9e Année ø N° 423 — 50 centimes — 27 Octobre 1906 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro :

LE MEETING DE DOURDAN

ø

A PROPOS DE LA FÊTE DES HALLES

Pour un fort, monter un sac de farine au cinquième étage, n'est qu'un jeu.

(*Voir pp. 782, 783.*)

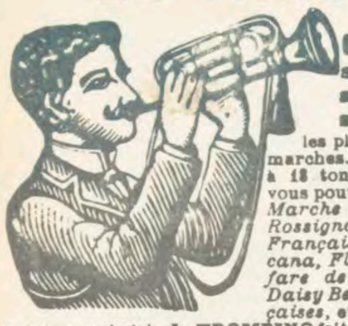
PUBLICATIONS
Pierre Lafitte et Cie
Je sais tout ø Fermes et Châteaux ø Femina ø Musica ø Le Petit Magazine
9 et 11, avenue de l'Opéra
ø PARIS ø

ABONNEMENTS :
Paris et Départements. 24 fr.
Etranger .. .. 28 fr
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Nouveau ! Un INSTRUMENT surprenant

LE TROMBINO



Vous soufflez DE SUITE sans études et sans avoir des connaissances des notes, les plus belles chansons, danses, marches. Sur notre **TROMBINO** à 18 tons, nouvellement inventé, vous pouvez jouer *La Marseillaise, Marche Lorraine, Le Chant du Rossignol, Marche des Gardes Françaises, Cavalleria Rusticana, Flots du Danube, La Fanfare de Saint-Cloud, Carmen, Daisy Bell, Dans les Gardes Françaises*, et encore environ 800 autres morceaux choisis. Le **TROMBINO** fait sensation partout, d'autant plus qu'en jouant dans une société, quelqu'un dont auparavant personne ne soupçonnait les connaissances en musique, débute comme virtuose sur le **TROMBINO**. Le **TROMBINO** est le compagnon le plus fidèle des excursions, promenades à pied, à bicyclette, en voiture et en bateau. Le **TROMBINO** à 18 tons coûte, avec les instructions faciles à comprendre, pour placer les rouleaux de musique, et une riche liste de chansons, port et emballage libres et sans droits d'entrée, bien nickelé, à 18 tons, 15 francs ; les morceaux, 0f 60. Envoi moyennant l'envoi anticipé de l'argent ou contre remboursement seulement, par la **Compagnie Américaine**, 67, Lg. L. Porte-aux-Vaches, Anvers (Belgique).

Pneumatiques-cuir

Samson

Breveté S.G.D.G.

Antidérapants imperforables

aussi bons pour la route que pour la ville

10, rue François-Ier PARIS

Adr. Télégr. Poussans

Téléph. 544-33

Maisons à Berlin, Boston, Bruxelles, Chicago, Genève, Londres, New-York, Vienne, Milan.

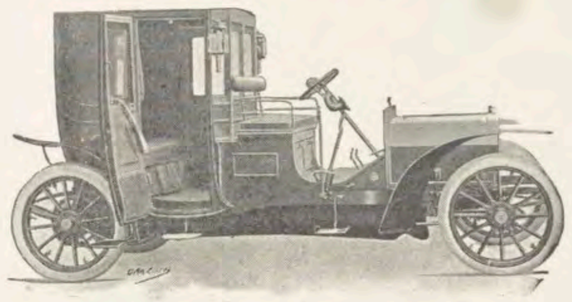
AUTOMOBILES

Gillet-Forest

7, 10 et 12 chevaux

75, Avenue de la Grande-Armée PARIS

L'idéal du grand touriste, c'est la Voiture **BERLIET**



La grande victorieuse en 1905

Détient le record de la consommation

MÉDAILLE D'OR AU SALON

Siège Social : 12, Chemin des Quatre-Maisons LYON

E. LAMBERJACK

SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES

95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS

F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

Hôtel-Restaurant de la Sa

(Grand Pont de Meulan)

MEULAN-LES-MUREAU

(Seine-et-Oise)

Admirable Terrasse sur la S

Le rendez-vous choisi des Chauf

COMPTOIR BISON

L. Maillot

38, rue Ch. Nodier, BESANÇON

FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS

Vente directe au particulier. — Exp

Demandez le Catalogue illustré

Chronomètres, Montres artistiques, R Réveils. Bijouterie. — Maison de co

Envoi Franco du Catalogue

PORTOIR ARTICU et FAUTEUIL-ROULANT

DUPONT

FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.

Fournisseur des Hôpitaux

10, Rue Hautefeuille, 10 PARIS

(Près l'École de Médecine).

La Semaine Comique, par Henriot.

— Ce ne sera rien, docteur ?

— Eh ! eh ! il faudrait qu'on puisse changer le pneumatique de votre estomac..., je crains que vous n'ayez un clou dans votre chambre à air !

Prenez un *Continental* à la place, ça ne vous arrivera plus.

— Désespoir des hôteliers, cafetiers, restaurateurs de France et de maint autre pays :

— Voici la mauvaise saison... les grands matches d'auto sont finis : il faut attendre l'an prochain pour revoir du monde !

— Dix-huit heures sous l'eau ? et ! bagasse... j'ai connu un particulier, té, à côté du château d'If, qui y est resté huit jours sous l'eau.

— C'était un bon nageur ?

— Non.., c'était un noyé.

— Mon Dieu oui, le docteur m'a recommandé la bicyclette pour maigrir : effectivement, cet été j'ai perdu trois kilos...

— Encore une vingtaine d'années d'exercice, et vous serez tout à fait à point.

Se méfier des contrefaçons

POUR

MAIGRIR

sans nuire à la santé, prenez le

Thé Mexicain du Dr JAWAS

Seul remède végétal et inoffensif pour maigrir sûrement et sans régime. Réduit les hanches et le ventre, efface le double menton et amincit la taille.

Cure idéale pour rester jeune et mince.

SUCCÈS UNIVERSEL.

Boîte 5 fr. ; 6 Boîtes 28f fco *mandat dans toutes Pharmacies.*

Pharm. VIVIENNE, 16, Rue Vivienne, Paris.

Pneu-Cuir IMPERFORABLE

SANS PEUR

Pneu-Cuir ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE

BEAU & Cie 171, Cours Lafayette. LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

PRENEZ GARDE, Mad

vous commencez à grossir et grossir vieillir. Prenez donc tous les jours Dragées de **THYROÏDINE BOUT** *votre taille restera ou redeviendra sv*

LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mandat

Laboratoires **BOUTY**, 1, Rue de Châteaudun,

Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

ESSAYEZ TOUS LE NOUVEAU

PNEU CALMON

DÉPÔT à PARIS : 23, Rue Ruhmkorff.

LISEZ

Femina

du 1er Novembre

Costumes et Equipements de Sport

H. FRAENKEL

28, rue du 4-Septembre

PARIS

Fourreur-Tailleur pour la Ville et l'Automobile

CHAPEAUX — CASQUETTES

BOTTES — GUÊTRES

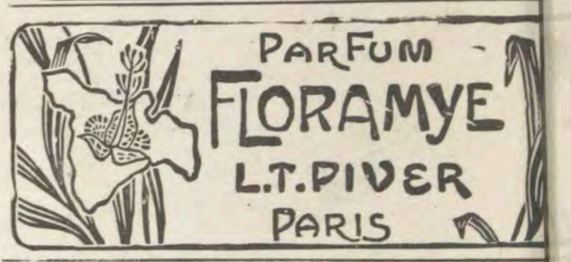
COUVERTURES — GANTS, etc.

en fourrure

Transformation de fourrures

PROCÉDÉ SPÉCIAL pour enlever l'odeur de toute fourrure

Envoi franco du catalogue illustré



HERNIE GUÉRI

par le Nouveau BANDAGE MEYR

Accepté par la Société de Chirurgie d

Recommandé par les Membres du Corps Méd

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le c supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le m peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catal **MEYRIGNAC**, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré,

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.

Supprime Copahu, Cubèb

Liquides astringents

GUÉRISON RADICA

et rapide des maladi contagieuses ; très ef cace dans les maladi de la vessie : cystite du co catarrhe, hématurie

113, faub. St-Honoré, PAR

BON N° 2

A qui les jambes ?

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

27 Octobre 1906 — N° 423
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

DARRAGON, CHAMPION DE FRANCE ET CHAMPION DU MONDE

Dimanche dernier, au Parc des Princes, dans la Course de l'Heure, Darragon, champion du monde 1906, rencontrait Walthour, champion du monde de 1904 et de 1905, et Mac Lean. Darragon, très bien entraîné par André, a triomphé, couvrant 73 kilomètres dans l'heure, battant Mac Lean, second, à 650 mètres, et Walthour, troisième, à douze tours. Il faut ajouter qu'à la suite de l'accident de Buffalo, la préfecture de police ayant exigé qu'on réduisît la vitesse des épreuves avec entraîneurs, on avait fait reculer de 20 centimètres les rouleaux des motocyclettes, afin de diminuer l'abri que celles-ci offrent aux coureurs (Pneus Dunlop).

COURSES ET CONCOURS

Par C. FAROUX

Certaines personnalités éminentes paraissent craindre que les excès résultant de la poursuite continue des hautes vitesses n'amènent dans le public une réaction défavorable contre l'industrie automobile et témoignent le désir de voir supprimer les courses au bénéfice des concours. Les deux genres d'épreuves répondent, chacun a des besoins bien définis et il est légitime de penser que les intérêts bien compris de cette industrie exigent le maintien de la course et l'extension des concours.

Serions-nous à un tournant de l'histoire automobile? Dans le fameux conflit qui dure depuis déjà pas mal de temps, entre les partisans des courses et les partisans des concours, il semble que le second clan soit devenu plus important en nombre, sinon en influence, et la recrudescence de l'idée du concours de tourisme, exclusive de celle de la course, ne laisse pas que d'être inquiétante. Mais pourquoi aussi la question est-elle si irritante? Pourquoi avoir voulu ou vouloir se montrer si intolérant, d'un côté comme de l'autre?

Aux esprits non prévenus, il semble que la course et le concours sont également nécessaires. La course de vitesse est la meilleure réclame dont puisse bénéficier l'industrie automobile, le concours est une source de progrès féconds.

Quel est exactement le rôle des courses de vitesse?

C'est une idée assez répandue que tous les progrès récents accomplis dans la nouvelle locomotion sont dus uniquement aux courses de vitesse. Il y a beaucoup à dire là-dessus, et se montrer aussi affirmatif, c'est déjà prouver une certaine ignorance.

A l'appui de cette thèse, c'est devenu un lieu commun de faire valoir certaines constatations :

La course, dit-on, a amené l'augmentation des empattements, d'où découle une plus grande stabilité et une plus grande fixité de direction : la voiture historique de Levassor avait, en 1895, 1 m 30 d'empattement; ce dernier est porté à 1 m. 70 dans Paris-Marseille-Paris, à 2 mètres dans le Tour de France, à 2 m. 25 dans Paris-Toulouse, à 2 m. 40 dans Paris-Berlin, à 2 m. 70 dans Paris-Vienne et Paris-Madrid, à 3 mètres aujourd'hui.

C'est encore à la course que nous devrions les nouveaux radiateurs à grande surface, comme l'allumage par magnéto; à la course, les amortisseurs; à la course, les jantes amovibles, etc...

Tout n'est pas également fondé dans ces affirmations : il est certain qu'au début, les constructeurs ont commis beaucoup d'erreurs, par suite d'études insuffisantes : après cinq ans de courses, ils ont été amenés par les faits à établir des châssis-moteurs entièrement conformes aux prescriptions de la théorie : il est certain que sous ce rapport on a perdu un temps appréciable.

Evidemment, cette appréciation surprendra beaucoup de gens qui aiment bien les opinions toutes faites; il n'est d'ailleurs que juste de reconnaître que la plus grande partie de ce retard est imputable au public lui-même, dont l'éducation a été longue à faire.

Ce dont nous devons être surtout reconnaissants aux pionniers du nouveau mode de locomotion, c'est d'avoir osé. C'est parce qu'ils ont été audacieux, téméraires, imprudents, qu'une industrie puissante vit aujourd'hui en France et qu'elle rayonne sur le monde. Cette supériorité de caractère et d'énergie dont quelques-uns ont su faire preuve, c'est à elle, bien plus qu'à une valeur technique ordinaire, que nous devons notre prospérité actuelle.

Mais l'utilité de la course de vitesse est autre. Elle crée un puissant mouvement de curiosité sympathique, elle est le coup de tam-tam périodique dont nous avons besoin, elle constitue une manifestation nécessaire de notre vitalité et je suis le premier à proclamer que notre supériorité industrielle est liée à la question des courses de vitesse.

La France se doit à elle-même d'organiser une grande épreuve annuelle à laquelle elle conviera le monde; sinon quelque rivale ardente, l'Italie ou l'Amérique, recueillera le sceptre chu de nos mains défaillantes.

Le concours a plus de portée industrielle, mais moins de conséquences commerciales.

La preuve que ceux qui ont revendiqué les hautes vitesses comme but primordial des courses commettaient une grave erreur nous est fournie aujourd'hui par l'argument qu'emploient le plus volontiers les partisans des concours.

Ne doit-on pas, disent-ils, renoncer à des courses, excessivement coûteuses pour les constructeurs, toujours d'enseignements incertains, parce que le hasard y règne en grand maître? Ne doit-on pas les supprimer parce qu'elles mécontentent les populations et fatiguent à la longue les pouvoirs publics? N'est-il pas grand temps enfin, a dit M. Fabens, d'enlever l'automobile au sport, à ce sport qui a fait sa fortune et qui est en train de devenir — c'est l'avis du marquis de Dion, chaud défenseur des courses durant de longues années, et de M. Hennequin, secrétaire de la commission extra-parlementaire des automobiles — qui est en train de devenir son plus redoutable ennemi?

Mais la course n'eût-elle d'autre utilité que de servir d'essai à outrance que nous serions encore tenus de la conserver précieusement.

Pour ce qui regarde plus spécialement les concours, nous en avons le plus grand besoin. Nous demandons qu'ils soient très nombreux et conçus, enfin, dans un réel esprit pratique.

Jusqu'ici, et par une façon plus ou moins détournée, c'est toujours dans le concours, la vitesse qui a servi comme élément essentiel de classement. Les résultats ont été mauvais.

Pour ne prendre qu'un exemple de fraîche date, la Coupe de Liedekerke, épreuve ouverte par nos voisins les Belges aux voitures de tourisme munies d'un moteur d'une cylindrée maximum de 3 l. 750 a eu les plus fâcheuses conséquences en abusant la clientèle : incidemment, il faut signaler l'effet désastreux que peut avoir un mauvais règlement sur l'orientation d'une construction.

Depuis mon entrée dans la presse spéciale, je n'ai cessé de combattre la classification des moteurs par la cylindrée, méthode antimécanique et antiscientifique qui est, pour une grande part, responsable du fiasco dont se meurt le yachting automobile et qu'il faut supprimer au plus vite. Or, les organisateurs de la Coupe de Liedekerke ont décidé de maintenir le même règlement pour 1907. C'est condamner à demeurer au second plan une épreuve qui eût dû conquérir une place enviable dans le calendrier sportif de l'automobile.

Course et concours?

Course et concours? A la fameuse question Course ou Concours? nous répondrons donc sans hésitation : « Course et Concours ».

Les deux nous sont également nécessaires.

Dans l'ordre d'idées suggéré par le concours, l'année 1907 ne verra-t-elle rien éclore en matière d'épreuve réservée aux bandages? Ceux-ci, si énormes que soient les progrès récemment accomplis par Bibendum, ne peuvent-ils encore être améliorés, en raison des qualités et des défauts mêmes du caoutchouc? L'avenir n'est-il pas vers une zone entièrement métallique? Je ne le crois pas, d'ailleurs, mais toutes ces questions ne sont-elles point passionnantes? Comment pouvons-nous prétendre les solutionner, puisque nous manquons des données les plus élémentaires.

Mais l'utilité du concours n'est-elle point démontrée par l'état de stagnation de la voiture électrique? On n'a rien fait de sérieux et depuis longtemps, pour les Kriéger, les Mildé, les Védrine et d'autres encore. Grâce à cette indifférence qu'on leur a témoignée, la faveur publique s'est égarée et cependant je persiste à penser, en dépit de beaucoup, que la voiture de ville de demain, c'est uniquement la voiture électrique. Souhaitons que 1907 nous donne un concours retentissant d'électromobiles.

Quant au concours de consommation, sérieusement établi et sévèrement tracé, devons-nous toujours le désirer, sans jamais assister à sa mise sur pied. On donne un seul argument contre lui : les constructeurs et les conducteurs truqueront. C'est avoir bien mauvaise opinion de leur loyauté. Et d'ailleurs, n'est-il pas extrêmement aisé de rendre toute supercherie impossible? Ce concours de consommation est d'autant plus désirable qu'il nous amènerait enfin un progrès dans l'organisme moteur.

Une dernière constatation achèvera de convaincre les lecteurs de bonne foi. Il faut savoir rendre hommage à nos rivaux. C'est uniquement à des concours bien organisés que les constructeurs anglais doivent les énormes progrès qu'ils ont accomplis au cours de 1905.

En ce qui concerne la course de vitesse, les avis sont très partagés sur la classification des voitures.

Il paraît à peu près certain qu'on abandonnera la clause du poids maximum laquelle a fait uniquement progresser la métallurgie. On semble vouloir limiter la puissance ou plutôt certains éléments dont la puissance est fonction.

La cylindrée est mauvaise. L'alésage seul peut suffire à la rigueur; il conduit à des moteurs pratiquement utilisables, mais ne constitue, pas encore l'idéal, car aussi bien, la puissance est fonction de la course. Je crois qu'on peut trouver assez aisément une formule permettant une prédétermination suffisamment approchée de la puissance motrice et laissant cependant une grande part à l'initiative propre de l'ingénieur.

C'est le seul moyen de galvaniser nos constructeurs. Enlevez le moteur, l'embrayage et la boîte de vitesses d'une voiture; que reste-t-il? Un châssis Arbel, des essieux et ressorts Lemoine, des roues Vinet ou Neveu des pneumatiques Michelin, Dunlop, Bergougnan ou Continental, un radiateur Grouvelle et Arquembourg, Liotard ou Megevet, une magnéto Simms-Bosch ou Eisemann, des chaînes Peugeot ou J.-C, des roulements à billes D. W. F. ou R. B. F., etc., dans tout cela, le rôle du constructeur est uniquement de montage.

Où se trouve sa contribution personnelle? Dans le Bloc moteur. Donc, de toute urgence, il est nécessaire que la réglementation future intéresse surtout le moteur.

Nous aurons notre course.

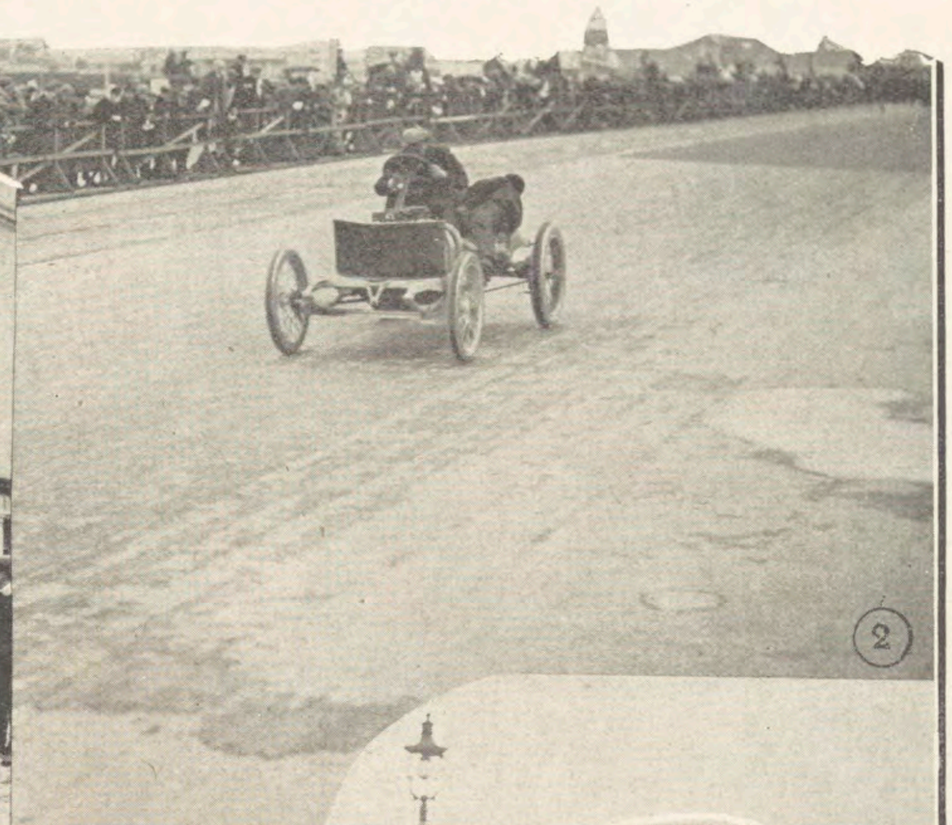
Il peut être certain dès à présent que nous aurons en 1907, comme nous l'avons toujours eu jusqu'ici, notre course de vitesse. On se souvient qu'il y a quinze jours, le Comité de l'Automobile Club de France, saisi de la question par le chevalier de Knyff, président de la commission sportive, n'avait pas voulu la trancher immédiatement. Il avait décidé de demander l'avis de la Chambre syndicale de l'automobile. Or celle-ci, à l'unanimité moins deux voix, a émis un vote en faveur de l'organisation d'une course de vitesse. Le Comité de l'A.C.F. ne peut faire autrement maintenant que de se conformer à un avis qu'il a lui-même sollicité.

Sur la question de la classification des voitures, la Chambre syndicale est restée muette. Elle prétend ainsi déclarer que l'affaire est de la compétence des commissions sportive et technique. En revanche, un vote a été émis par le marquis de Dion en faveur du choix d'un circuit court qu'il serait possible de transformer en un autodrome permanent.

Faut-il souhaiter la création d'un autodrome?

C. Faroux.

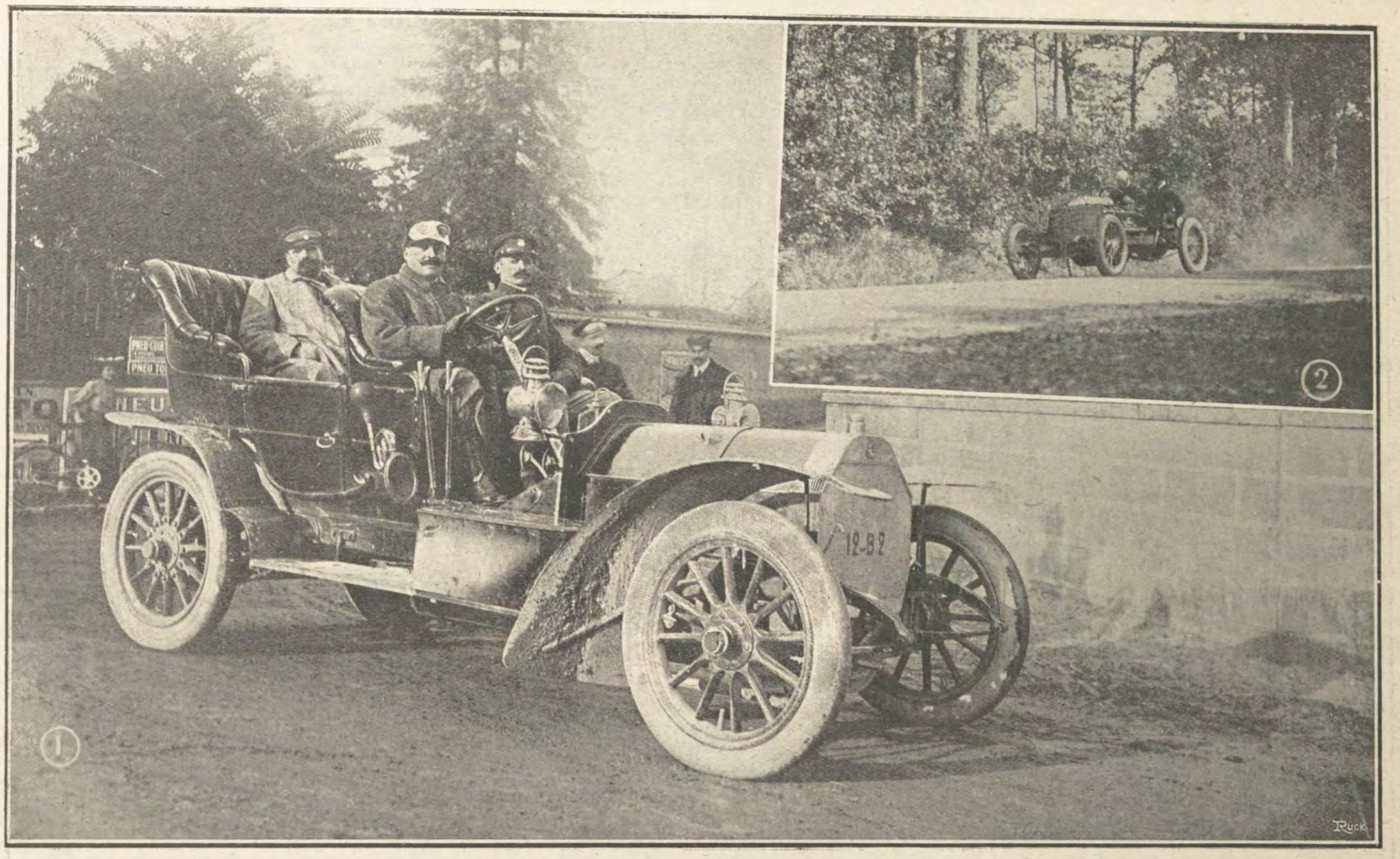
LE MEETING DE BLACKPOOL



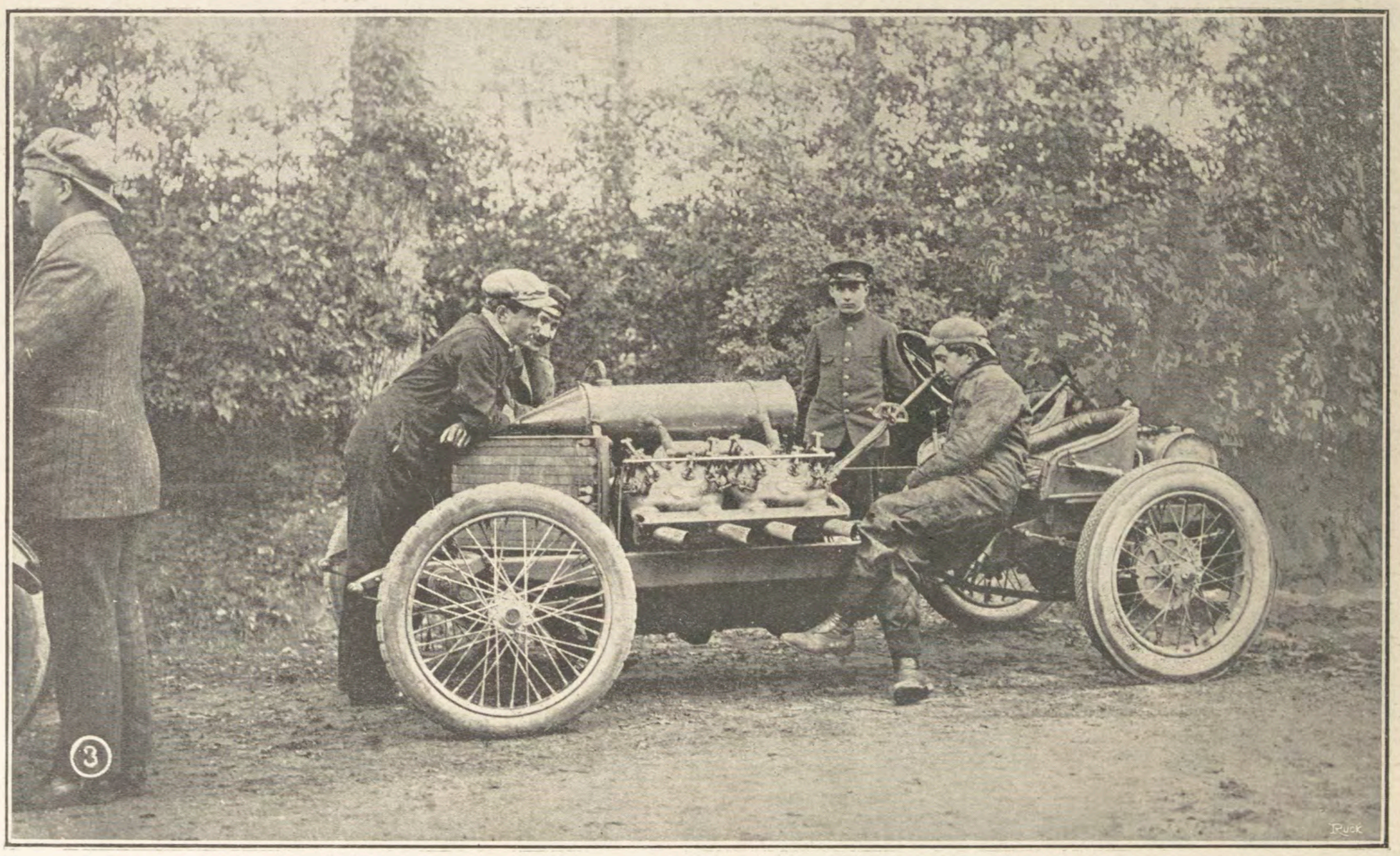
1. L'omnibus Darracq-Serpollet, *40 HP, vainqueur de la course des autobus. — 2. Wolvich-Wright, premier du kilomètre arrêté, en 51 s. 1/5, et du kilomètre lancé en 26 s. sur 100 HP* Darracq, *pneumatiques* Dunlop. *— 3. Lee Guinness battant le record du monde du kilomètre arrêté en 32 s. 3/5 sur la 200 HP* Darracq, *pneumatiques* Dunlop. *— 4. Lee Guinness, fils du célèbre brasseur anglais, qui pilote la 200 HP* Darracq. *— 5. Vue panoramique de la plage de Blackpool, prise en ballon pendant les épreuves. — 6. Huntley Walker, premier du kilomètre arrêté en 57 s. 1/5 et du kilomètre lancé en 30 s. 2/5, sur 80 HP* Darracq, *pneumatiques* Dunlop.

Les 11 et 12 octobre, s'est disputé à Blackpool, petite ville du comté de Lancastre, sur la mer d'Irlande, un meeting de vitesse. Les épreuves se couraient sur la jetée qui borde la mer, sur un mille et sur un kilomètre. Darracq a été le grand triomphateur du meeting, battant deux records du monde.

LE MEETING DE DOURDAN



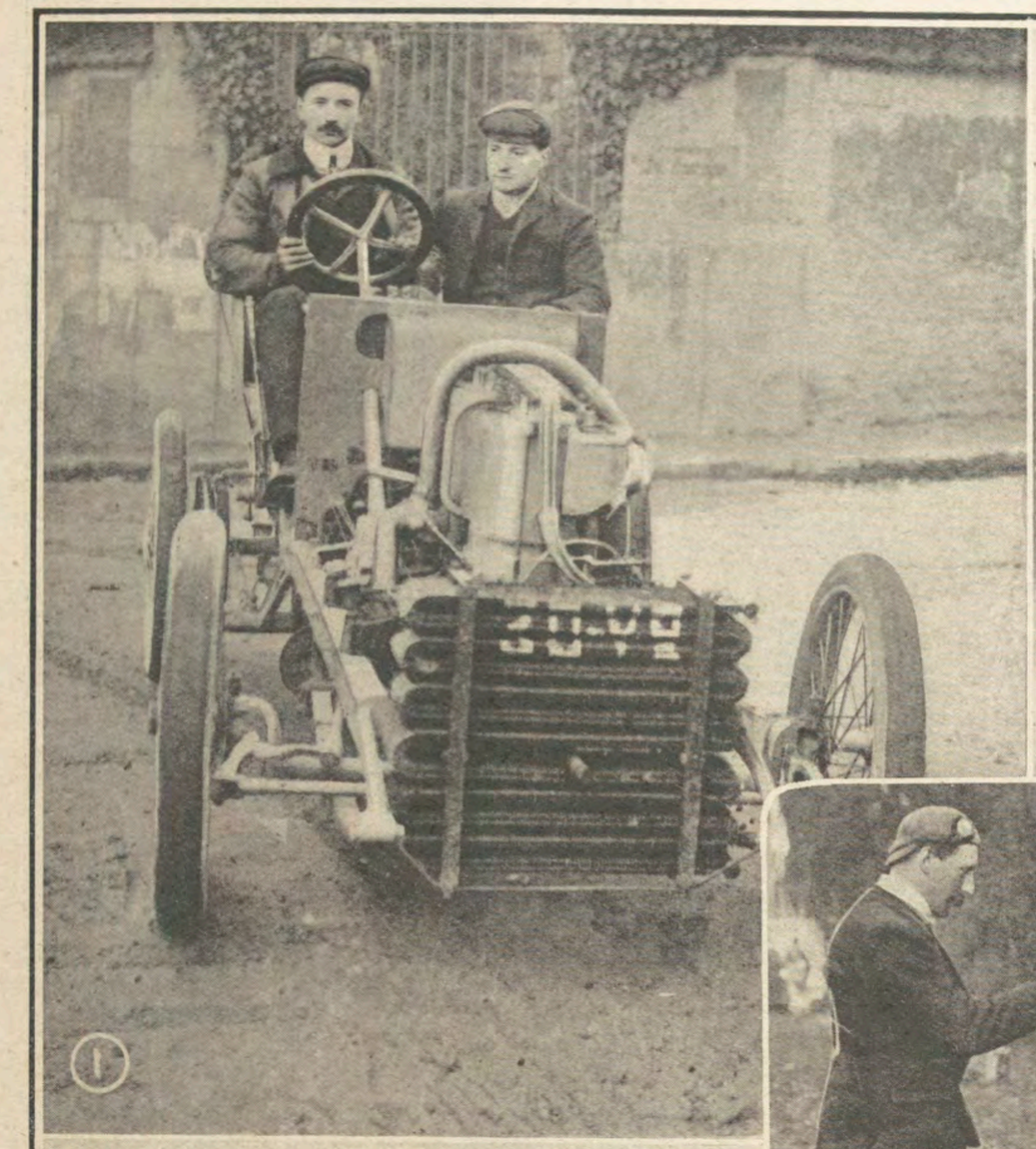
1. Julien Bloch, premier de la classe D, carrosseries ordinaires, le kilomètre en 46 s. 3/5, le mille en 1 m. 34 s. 1/5, sur sa voiture Motobloc, *pneus* Michelin. — *2. Lee Guinness, passant à 180 kilomètres à l'heure.*



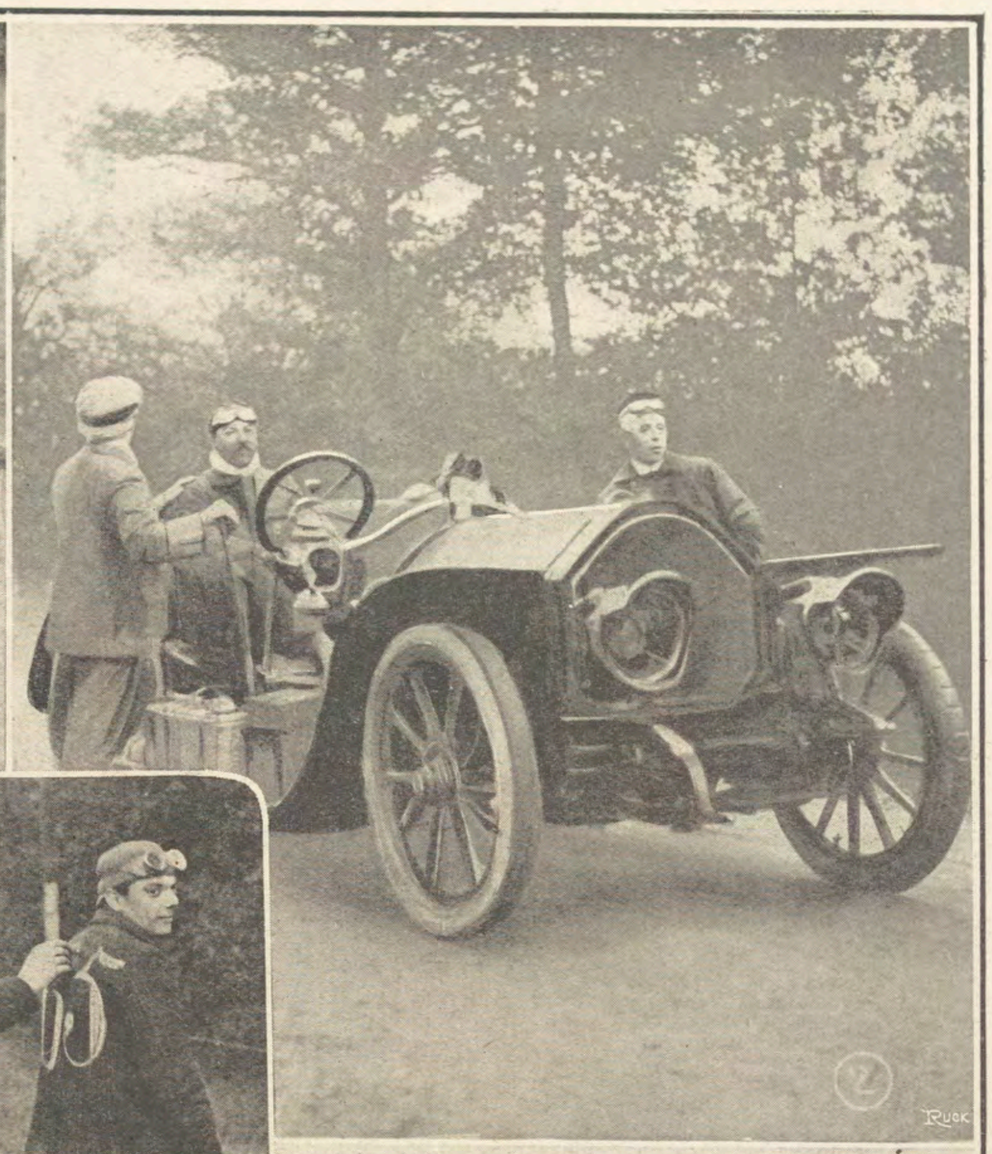
Lee Guinness, qui a battu le record du monde du kilomètre, en 20 secondes, 180 kilomètres à l'heure, et fait le meilleur temps sur le mille, 47 s. 2/5, 106 kilomètres à l'heure, sur voiture Darracq, *huit cylindres, pneumatiques* Dunlop.

Le meeting de Dourdan, comprenant la première partie de l'épreuve liée Dourdan-Gaillon, le kilomètre lancé en palier, s'est disputé, dimanche dernier, par un vrai temps d'été. Le triomphateur de la journée a été Lee Guinness qui, sur Darracq, a battu le record du monde, en 20 secondes, soit 180 kilomètres à

LE MEETING DE DOURDAN



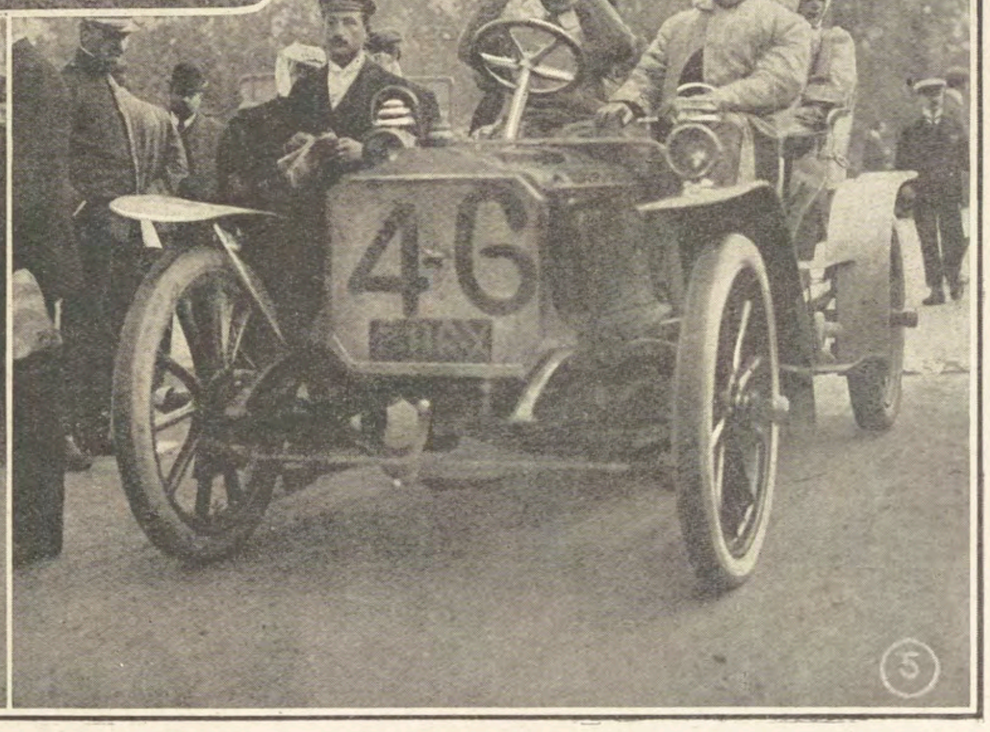
1



2

3

4



5

1. Léon Molon, premier des voitures légères, le kilomètre en 31 s. 3/5, le mille en 1 m. 4 s., sur voiture Gladiator, *pneus* Dunlop. — *2. Rawlinson premier des Touristes, le mille en 1 m. 8 s.., le kilomètre en 31 s. 4/5, sur voiture* Darracq, *pneus* Dunlop. — *3. Les champions de* Peugeot *s'entr'aident. Cissac inscrit son numéro sur le dos de Giuppone, qui va faire le meilleur temps des motocyclettes, 28 secondes, pour le kilomètre, soit 128 kilomètres 571 à l'heure. — 4. Torand, premier de la classe F., le kilomètre en 36 s. 4/5, le mille en 1 m. 15 s. 4/5, sur voiture* Berliet, *pneus* Michelin. — *5. Marnier, premier de la classe D, carrosseries légères, le kilomètre en 42 s. 4/5, le mille en 1 m. 28 s. 2/5 sur voiture* Radia, *pneus* Michelin.

l'heure. Son temps de 19 secondes, à Ostende, ainsi que celui de Mariott, 28 secondes, pour le mille à Ormond Beach, n'ont jamais, en effet, été homologués. Pour la première fois, des fiacres à taximètre prenaient part à une épreuve publique ; ils n'en ont pas été la moindre curiosité.

LA COUPE VANDERBILT[1]

Un virage de Duray.

Duray, sur sa voiture Lorraine-Diétrich, *munie de pneumatiques et de jantes amovibles* Michelin, *a fait une course magnifique. Défavorisé par sa place de seizième au départ, il s'est classé troisième, à 15 secondes seulement du second, et à 3 minutes du premier, accomplissant les 478 kilomètres du parcours en 4 h. 53 m. 44 s., soit une moyenne horaire de 97 kil. 600, après avoir dû remonter tous les autres concurrents. Le vainqueur du Circuit des Ardennes a, en outre, été géné par l'encombrement de la route.*

Lancia au Krug's Corner.

Sur sa voiture Fiat, *munie de pneumatiques et de jantes amovibles* Michelin, *Lancia a passé premier le poteau d'arrivée, se classant second, à 3 minutes du premier, en 4 h. 53 m. 28 s., à une moyenne de 97 kil. 650 à l'heure. Les Fiat se sont montrées les voitures les plus régulières de toutes, prenant chaque fois la seconde place dans les grands events de l'année.*

Les coureurs, qui ont représenté les marques françaises, italiennes et allemandes dans la Coupe Vanderbilt, viennent de rentrer en Europe. Ils sont unanimes à déplorer la mauvaise organisation de l'épreuve. Jamais, même dans Paris-Madrid, de triste mémoire, on ne vit route aussi encombrée. A chaque

(1) Voir les nos 419, 420 et 421

1. Clément au Krug's Corner. Clément s'est classé quatrième, en 5 h. 1 m. 59 s. 4/5 (pneus Michelin*). — 2. Jenatzy, au Hairpin Turn. Ce virage, en forme d'épingle à cheveux (hairpin), était d'autant plus dangereux qu'il était envahi par la foule. Jenatzy s'est classé cinquième en 5 h. 4 m. 38 s. (pneus* Continental*). — 3. Wagner, au Hairpin Turn. Le gagnant de la Coupe Vanderbilt prend magistralement son virage. En voyant la foule massée le long de la route, sans aucune barrière, on s'étonne que les accidents n'aient pas été plus nombreux. (Voiture* Darracq, *pneus* Michelin*). — 4. Aux tribunes, M. W. K. Vanderbilt surveille un lâcher de pigeons. Derrière, la carte sur laquelle on indiquait la position des coureurs. — 5. La foule envahit la route devant les tribunes, après l'arrivée du cinquième. C'est ainsi que Ie Blon et Heath, qui suivaient, ne purent terminer. — 6. Un groupe de sportsmen. A gauche, M. Robert Lee Morrell, referee de l'A. A. A. Au centre, notre correspondant Geo Dupuy ; à droite, M. de Mount Thomson, Chairman du Comité de la Coupe Vanderbilt.*

instant, les coureurs devaient foncer dans la foule, sans savoir si la route, derrière elle, était droite, ou s'ils n'allaient pas se trouver dans un virage. En revanche, on a exagéré les incidents. C'est ainsi qu'on a dit que Weillschott avait écrasé deux cyclistes, c'est deux bicyclettes qu'il a endommagées.

LA FÊTE SPORTIVE DES HALLES

1. Après leurs exercices, les forts, attendant de reparaître à nouveau devant le public, goûtent un repos bien gagné. — 2. Le concours de portage à la manne a été gagné par Pierre Granier, transportant 210 kilogrammes, pendant 100 mètres, en 45 secondes. — 3. Deux triomphateurs : Vigneau (n° 6), champion des Forts de la Halle, et Rigaud (n° 11), le premier des renforts, cinquième du classement du Championnat. — 4. Le portage à la hotte a été gagné par Van Kerkhoven, portant 320 kilos, pendant 100 mètres, en 1 m. 45 s. — 5. Course de grenouilles : épreuve très originale. Dans le panier que poussaient les concurrents se trouvait une grenouille. Chaque fois qu'elle sautait en dehors du panier, il fallait s'arrêter, la rattraper et la remettre en place. — 6. Un spectateur qui s'y connaît en fait d'efforts athlétiques : c'est un boucher de la Villette, qui vient applaudir ses collègues des Halles. — 7. Mabroux, second du portage à la hotte, réussissant à porter 320 kilogrammes à 70 metres.

Dimanche a été donnée, aux Halles, une fête sportive de bienfaisance. Des exercices de force exécutés par les porteurs des Halles, alternant avec des sports gais, ont remporté le plus vif succès.

L'ENTRAINEMENT DU BOXEUR

Par le Professeur LECLERC

L'entraînement en vue des grandes rencontres de boxe vient de reprendre ⁄ Comment il faut s'entraîner, tel est le problème dont l'éminent professeur de boxe Leclerc, l'élève de Lecour, donne la solution à nos lecteurs.

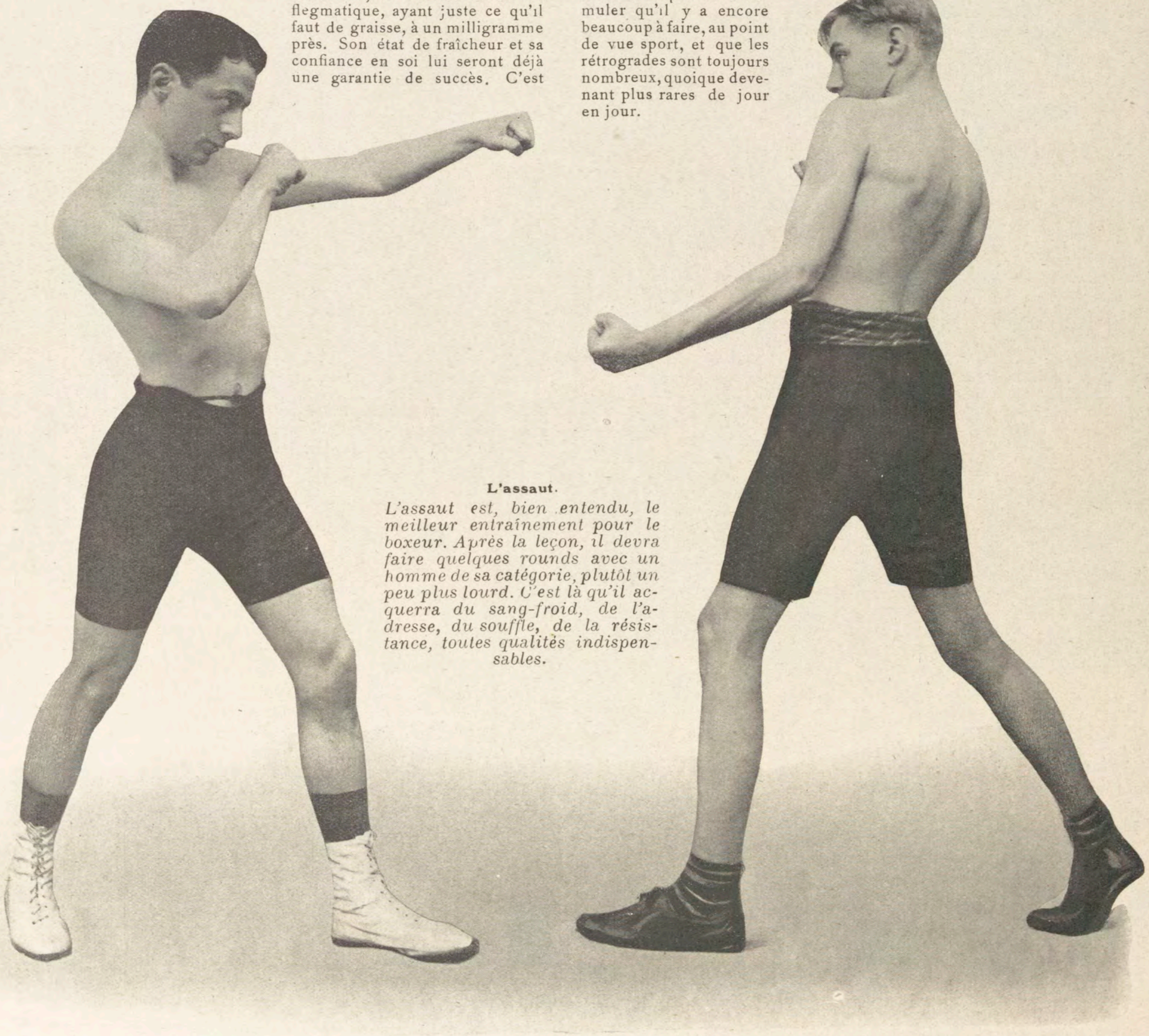
Dans les combats internationaux réunissant des boxeurs anglais ou américains et français nos représentants sont rarement victorieux. A quoi cela tient-il? On se l'est souvent demandé. D'aucuns ont osé prétendre que nos champions manquaient de cœur et de tempérament. Rien n'est plus faux, et ceux qui avancent pareille affirmation soutiennent une opinion absolument erronée. Je prétends m'y connaître en hommes et en hommes de tout pays. Eh bien! j'affirme que dans aucun pays on ne trouve autant d'athlètes valeureux, ayant le cœur mieux pendu qu'en France. C'est d'ailleurs l'avis de nos voisins les Anglais et de tous ceux qui veulent bien juger avec impartialité.

Alors, que manque-t-il à nos boxeurs? Une chose bien simple : l'entraînement. Oui, l'entraînement. Ce n'est point parce que, sans suite et sans méthode, vous vous lèverez à cinq heures du matin pour aller faire du footing, que vous ferez de la bicyclette, des poids, de la lutte, quelques minutes de leçon et trois ou quatre rounds, que vous pourrez avoir conscience d'avoir travaillé avec énergie. Ce n'est point parce que vous serez éreinté, vanné, le soir, que vous devrez avoir la satisfaction du devoir accompli. Non, mille fois non, car vous vous serez mal entraîné.

Comment se prépare le boxeur anglais. L'athlète anglais qui a résolu de disputer un match ne se présentera qu'après une préparation « longue » (j'insiste à dessein sur ce qualificatif) et soignée. Jamais il ne se surentraînera. Le jour de la rencontre, il arrivera calme et flegmatique, ayant juste ce qu'il faut de graisse, à un milligramme près. Son état de fraîcheur et sa confiance en soi lui seront déjà une garantie de succès. C'est pourquoi nous avons vu parfois des hommes de qualité succomber devant des adversaires de classe inférieure ayant subi un entraînement sérieux. Le pugiliste qui n'a recours qu'à ses propres moyens est obligé de faire constamment appel à son énergie, car les muscles, peu habitués au travail violent qui leur est commandé, n'obéissent qu'à regret, semble-t-il, et bientôt plus du tout.

En Angleterre, la préparation est méthodique et les boxeurs sont soignés avec intelligence et tact par des entraîneurs expérimentés qui ne laissent rien au hasard et qui surveillent minutieusement leur emploi du temps. Depuis le lever jusqu'à l'heure du coucher, tout est réglé à une minute près. Leurs heures de travail, leur nourriture, leur sommeil, leur excès même sont dosés de telle sorte qu'ils permettent à l'homme qui suit ce régime de donner son maximum de force et d'énergie au moment décisif. De cette manière le surentraînement n'est pas à craindre, les muscles atteignent leur perfection progressivement, d'où cet état de fraîcheur qui fait l'admiration de tous les spectateurs le jour de la rencontre.

Dès qu'il a un match conclu, l'Anglais ne s'occupe plus d'autre chose. Le Français, lui, ne peut abandonner ses occupations. En Angleterre, il n'est pas rare de voir un patron donner un mois ou six semaines de congé à l'employé qui s'entraîne, tandis qu'en France il faut opérer en cachette, ne rien dire, on pourrait être mal considéré. « Pensez donc, un employé qui fait de la boxe! oh! fi! ce sport de brutes! coups de poing, sang, accidents, pouah! » Car il ne faut pas se dissimuler qu'il y a encore beaucoup à faire, au point de vue sport, et que les rétrogrades sont toujours nombreux, quoique devenant plus rares de jour en jour.

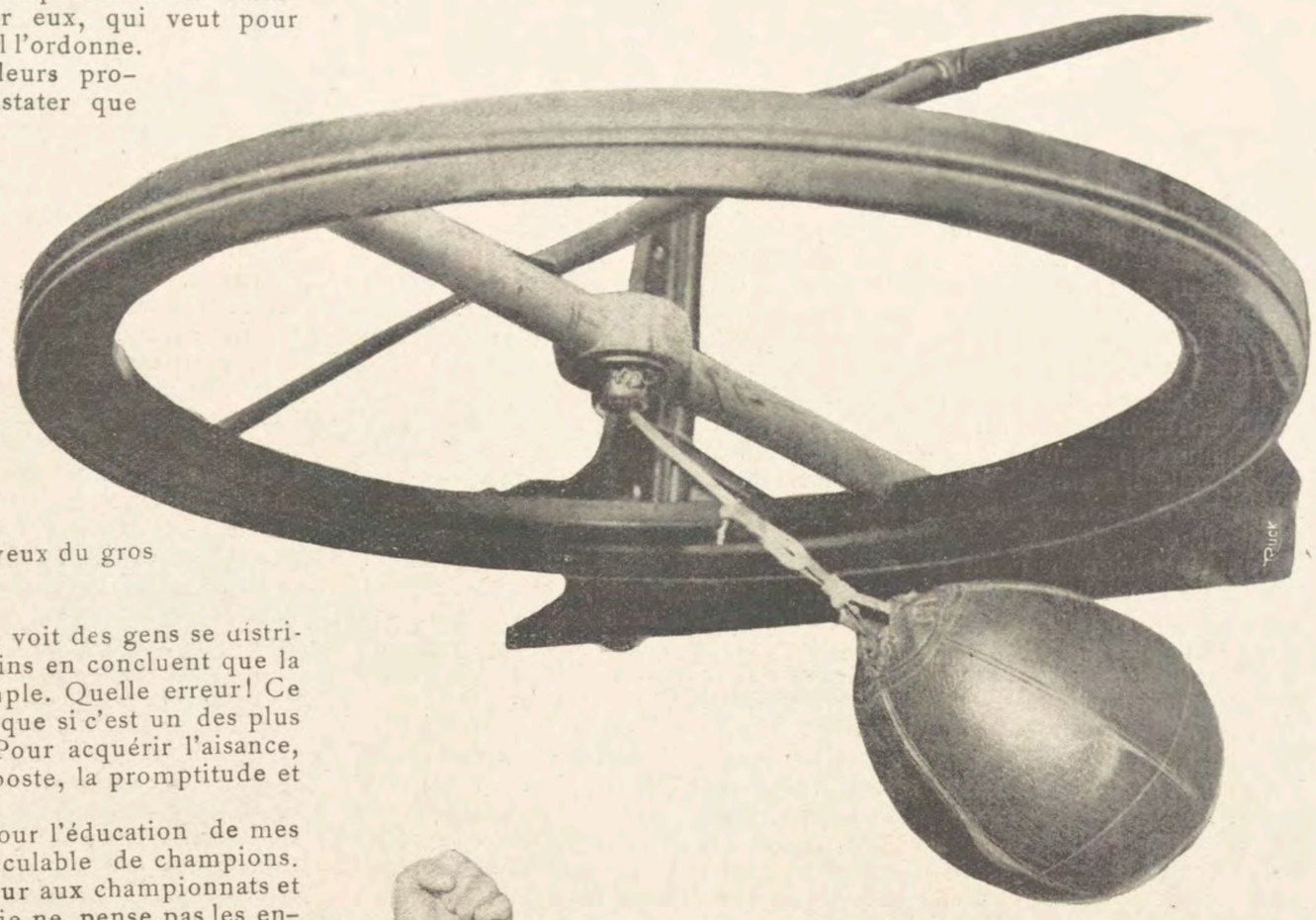


L'assaut.

L'assaut est, bien entendu, le meilleur entraînement pour le boxeur. Après la leçon, il devra faire quelques rounds avec un homme de sa catégorie, plutôt un peu plus lourd. C'est là qu'il acquerra du sang-froid, de l'adresse, du souffle, de la résistance, toutes qualités indispensables.

En Angleterre, ceux qui font des assauts en public possèdent un entraîneur qui ne les quitte jamais, qui pense pour eux, qui veut pour eux, qui les fait agir ainsi qu'il l'entend, ainsi qu'il l'ordonne.

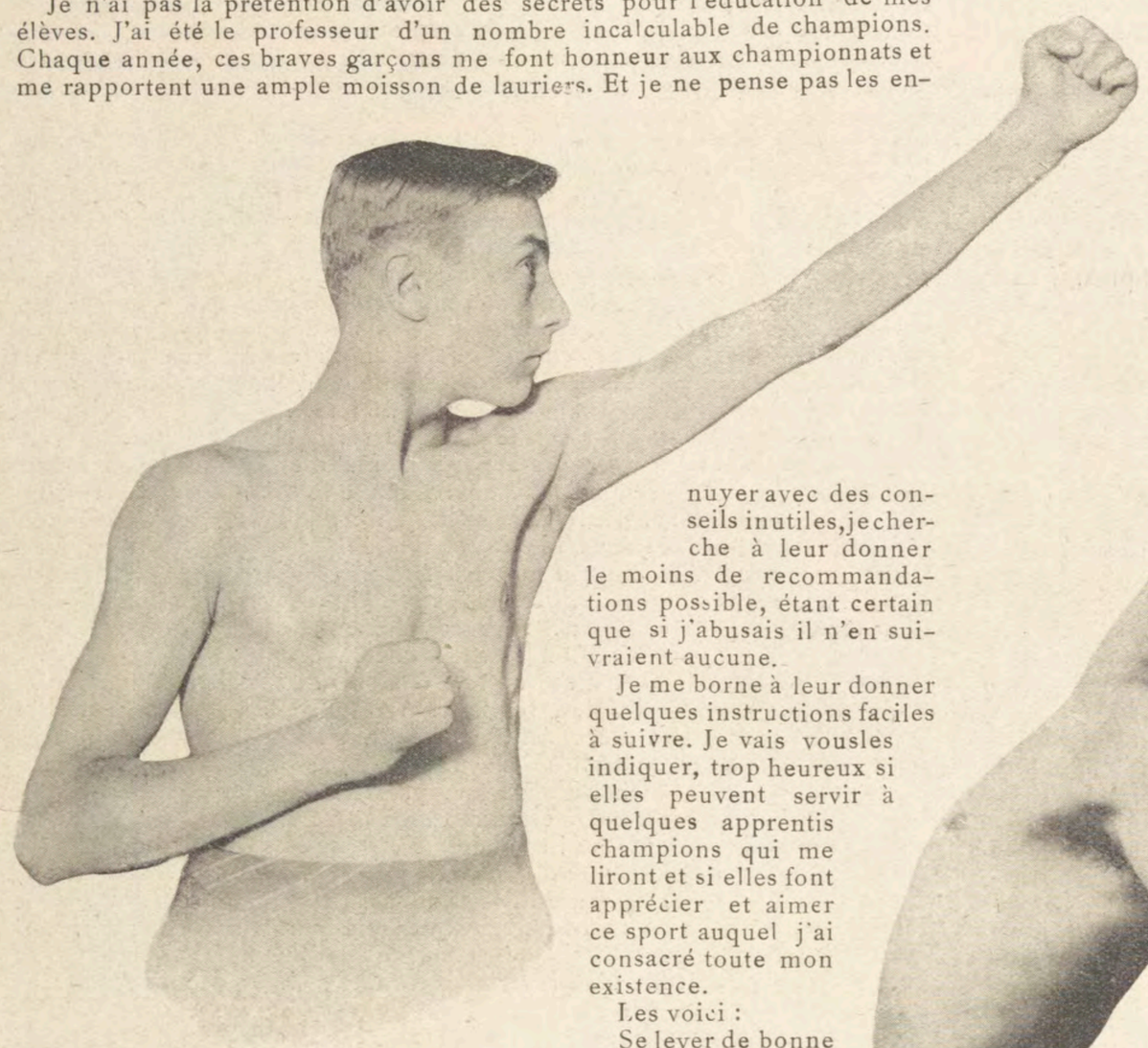
En France, les élèves n'ont que les avis de leurs professeurs. Je suis le premier... et pour cause, à constater que c'est excellent, mais cela ne suffit pas. Quand nous leurs avons donné la leçon, quand ils ont fait assaut sous nos yeux, ils s'en vont. Et dès que nous ne les avons plus sous la main, que font-ils? Ils peuvent se laisser aller à leurs goûts, à leurs caprices et détruire en une heure un effort de plusieurs semaines. Il ne faut pas se dissimuler que l'entraînement est au moins aussi pénible que profitable. Il faut une énergie rare pour se soumettre à toutes ses exigences, et la volonté de l'intéressé ne suffit pas. Il lui faut une autre volonté, celle de son manager, et souvent des discussions en résulteront, le poulain se rébellionnant, trouvant qu'il est bien triste de se priver de plaisirs pendant quelques mois, uniquement dans le but de vaincre un adversaire et de briller aux yeux du gros public pendant un quart d'heure.



L'entraînement tel qu'il doit être pratiqué

Sous prétexte que dans la rue on voit des gens se distribuer force horions parfois, certains en concluent que la boxe doit être un sport bien simple. Quelle erreur! Ce n'est pas un plaidoyer *pro domo*, mais je garantis que si c'est un des plus beaux sports, c'est aussi l'un des plus difficiles. Pour acquérir l'aisance, la souplesse, la faculté d'encaisser, l'esquive, la riposte, la promptitude et le souffle, il faut un entraînement très long.

Je n'ai pas la prétention d'avoir des secrets pour l'éducation de mes élèves. J'ai été le professeur d'un nombre incalculable de champions. Chaque année, ces braves garçons me font honneur aux championnats et me rapportent une ample moisson de lauriers. Et je ne pense pas les ennuyer avec des conseils inutiles, je cherche à leur donner le moins de recommandations possible, étant certain que si j'abusais il n'en suivraient aucune.



Le punching-ball.

L'exercice du punching-ball procure une grande dextérité et une grande sûreté dans la façon de donner le coup de poing.

Je me borne à leur donner quelques instructions faciles à suivre. Je vais vous les indiquer, trop heureux si elles peuvent servir à quelques apprentis champions qui me liront et si elles font apprécier et aimer ce sport auquel j'ai consacré toute mon existence.

Les voici :

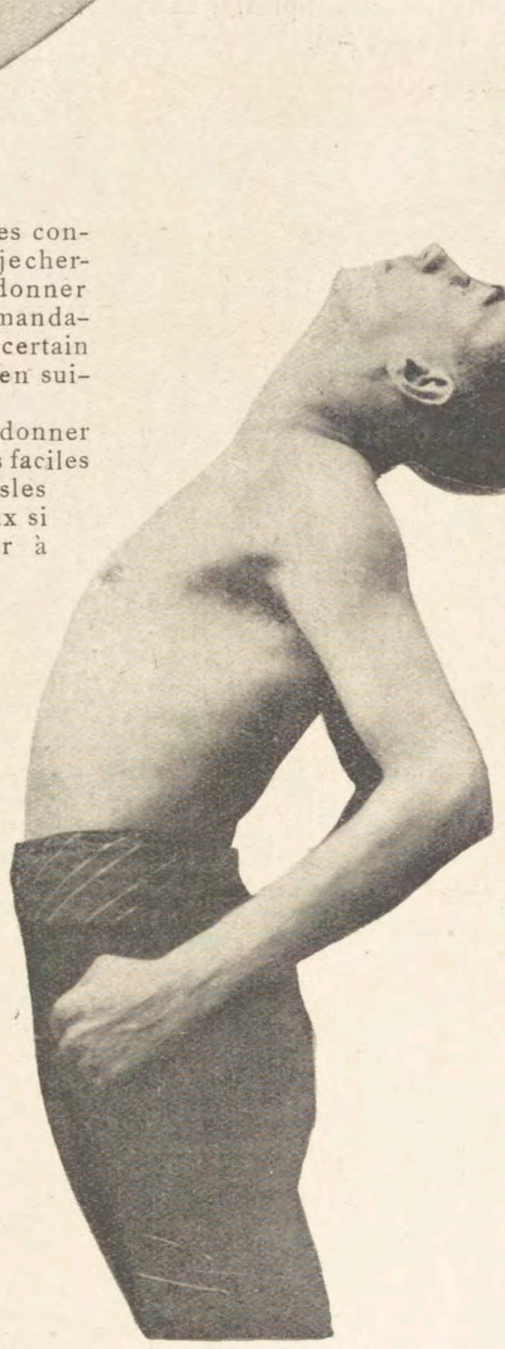
Se lever de bonne heure, pour éviter l'engourdissement résultant d'un trop long séjour au lit. Un peu de marche. Des haltères, des massues, des exercices d'assouplissement pendant quelques minutes. Déjeuner : viande rôtie saignante des œufs, pas de farineux. Dans la journée, encore un peu de footing, du saut à la corde pour le souffle, l'entraînement au punching-ball. Repos. Leçon de boxe de dix minutes. Puis un assaut de quatre rounds de trois minutes chacun, avec une minute d'intervalle entre chaque. Douche, massage et dîner, avec le même régime qu'au déjeuner.

De plus il faut faire tous ses efforts pour ne pas être tracassé, ennuyé: un repos d'esprit constant est exigé, sans quoi vous pouvez nuire à votre entraînement.

En somme, vous vous rendez compte que l'entraînement n'est pas aussi terrible qu'on peut le croire et que lorsqu'on possède la passion de la boxe, cela vaut bien les petits sacrifices qu'il exige. Suivez ces principes à la lettre et ne les exagérez pas, sinon vous vous surentraîneriez et tous vos efforts seraient annihilés.

Puissent ces conseils servir à beaucoup de nos lecteurs et faire d'eux de futurs champions : c'est la grâce que je leur souhaite.

J. Leclerc.



L'assouplissement.

Faire des exercices de gymnastique suédoise est excellent pour développer les muscles et pour donner de la souplesse.

Le saut à la corde.

Il convient de faire beaucoup de saut à la corde pour acquérir le souffle. Il faut en faire longtemps et très vite.

LES HÉROS DU CIMENT

Les sports ont leurs grands hommes — La disette de grands hommes et le déclin d'un sport — La piste française riche en héros — La tâche du champion ; ses joies et ses tristesses

Chaque sport a ses héros, vers qui convergent les regards de la foule, autour de qui se forment les légendes.

L'escrime a ou a eu Jean Louis et Mérignac; la boxe, Sullivan (John L...), et Corbett, et Jackson, et Fitzsimmons, et Jeffries; la natation, Beckwith, Nuttal, Jarvis, Holbein, Burgess et, le plus grand de tous, le capitaine Webb ; la tauromachie, Guerrita; la pelote basque a Chiquito de Cambou; le cricket a W. G. Grace, le « Léviathan du but »; l'automobile, de Knyff, Jenatzy, Théry (1) ; le cyclisme, ah! le cyclisme a eu tant de héros, depuis Cortis et Terront et John Keen et Weiller jusqu'à Major Taylor et Kramer et Poulain, en passant par Dick Howell, Fred Wood, de Civry, Medinger, Rowe, Sellers, Furnival, Osmond, Shorland, Cassignard, Jacquelin, Bourrillon, Huret, sans oublier l'unique Zimmerman, qu'il faut renoncer à les compter.

Ne nous plaignons point de cette abondance : elle est le signe et la preuve de la vitalité du cyclisme. Lorsque l'imagination de la foule se désintéresse des champions d'un sport, lorsqu'elle se détache d'eux, soit parce qu'ils ne sont pas assez grands, soit parce qu'elle ne les juge pas tels, n'en doutez pas, ce sport traverse une crise; il est malade. Le déclin du culte des héros, le déclin du sport sont deux phénomènes solidaires dont on ne peut toujours dire au juste quel est celui qui est la cause et quel est celui qui est l'effet. Voyez ce qui se passe en Amérique : l'indifférence des Yankees à l'égard de la piste coïncide avec la stérilité du fond naguère si fertile en champions et qui depuis Kramer — Lawson est Suédois — n'a vraiment rien produit. Comparez d'une part cette pénurie d'hommes et cette froideur du public américain, avec d'autre part la pléthore de champions et l'enthousiasme qui caractérisaient l'époque de Zimmerman et de l'extraordinaire pléiade Windle, Tyler, Sanger, Johnson, bientôt accrue des Bald, Bliss, Dirnberger, Cooper, j'en passe et des meilleurs! Plus près de nous, comparez l'état actuel du sport en Angleterre à ce qu'il était il y a quinze ans, il y a seulement dix ans. C'est la petite île, alors, qui donnait le ton au continent, de qui elle le reçoit à cette heure; c'est elle qui nous approvisionnait d'étoiles, au lieu de nous en demander, de loin en loin, pour galvaniser un sport qui s'anémie. Alors le ciment anglais était riche en héros, et la foule anglaise vibrait à leurs exploits; maintenant elle ne les connaît plus, si tant est qu'il en reste! et c'est peut-être parce qu'elle les ignore, qu'ils sont si rares!

Nous n'en sommes pas là, heureusement! la race des héros cyclistes n'est pas éteinte chez nous, ni leur culte ; et cette double constatation n'est qu'une double manière d'affirmer la même chose. Aux Jacquelin, Morin, Bourrillon a succédé, après un interrègne trop long à notre gré, la génération des Poulain et des Friol; les Huret et les Lesna ont trouvé dans les Potier et les Trousselier des hommes capables de chausser leurs souliers : j'en atteste le dernier Bol d'Or, où nos jeunes stayers ont presque réussi à nous faire oublier les prouesses des anciens. Pas plus en fond qu'en vitesse, notre sport n'est pas à la veille de manquer de héros.

Cette recherche de l'homme supérieur est un besoin de notre nature sportive, elle est la noblesse du sport, car elle atteste notre amour de l'excellence qui, ne trouvant pas sa satisfaction en nous-même, la demande à autrui. Elle procède de je ne sais quel idéalisme inconscient et contagieux que réveille dans l'âme d'une foule le spectacle du bel effort athlétique. A ce spectacle, un frisson, comme une vague de fond, la soulève pour ainsi dire hors d'elle-même; une volupté mêlée de souffrance passe dans toutes les poitrines, une sorte d'angoisse délicieuse. Ce sont ces minutes exaltantes qui sont la gloire et l'attrait de l'arène. Lequel d'entre nous ne les a connues et ne les garde précieusement dans un repli secret de sa mémoire ? Qui ne s'est senti, certain jour, comme détaché du sol, au dernier tour d'une belle course, quand d'un essor puissant le champion s'envolait, laissait sur place ses concurrents désemparés, et qu'un silence de quelques secondes pesait sur toute la piste; après quoi seulement, remis de la secousse, nous trouvions la force d'applaudir le héros.

Mais qu'est-ce donc au juste qu'un héros du Ciment ? Suffit-il, pour l'être, de gagner une grande course ou deux, ou dix ? Non, là aussi, là surtout, il y a la manière. De posséder les hautes qualités athlétiques, c'est sans doute la condition nécessaire, mais non pas suffisante ; il faut encore que la valeur réelle se rehausse d'un prestige qui tient à l homme, à sa silhouette, à son nom ; il faut qu'il soit bâti sur un certain modèle ; qu'il ait le don qui séduit la foule et ne s'analyse pas ; quelque chose, dirais-je, comme la grâce ! Tous les hommes d'une classe supérieure ne sont pas nécessairement des héros ; à quelques-uns il manque la stature ou la figure qui sied au piédestal ; Nat-Buttler, le vaillant perruquier de Cambridge, aura beau battre Walthour, il ne sera jamais un héros du Ciment comme l'homme d'Atlanta.

En vérité, il n'est pas de rôle plus difficile à tenir, plus périlleux, plus décevant et qui réserve à ses tenants, après les triomphes éphémères, des chutes plus amères dans l'obscurité définitive et dans l'oubli, si le héros n'est doublé d'un sage. Grandeur et décadence de ces rois du Ciment ! Ecoutez ce qu'en dit un de nos amis étranger qui connaît l'une et l'autre.

Le surhomme de la piste

Après avoir, lui aussi, constaté que cette sorte de déification de l'athlète par la foule est un signe de santé sportive ; que le sport qui ne provoque plus l'enthousiasme et l'engouement est un sport en déclin ; que l'apathie présente est née peut-être de la disette de champions, il en vient à nous définir le champion idéal, son rôle, sa destinée. « Ce qui nous manque, écrit-il, c'est l'homme d'une excellence hors ligne ; l'homme de qui la foule peut exiger une tâche toujours plus écrasante ; qui surgisse devant elle à la façon d'un génie, et donne le frisson de l'impossible devenant par lui possible. Dans ce qui constitue l'histoire d'un champion et de son ascension, il y a toujours un élément latent de cruauté. Implacablement, le handicapeur ajoute les mètres après les mètres, au fossé qui le sépare de ses concurrents. Si le champion est un sportsman, il tendra tous les ressorts de son énergie à vaincre chaque fois, malgré que les handicaps deviennent sans cesse plus lourds. Plus grand l'effort qu'on lui impose, plus belle aussi la lutte. Dans notre plaisir de le voir, excité par nos cris, regagner pouce par pouce du terrain sur les hommes qu'il poursuit, nous oublions la cruauté de cette chasse. Et lui aussi l'oublie ; il en jouit, jusqu'à l'heure mélancolique où il sent que sa force commence à le trahir. Il lutte avec désespoir, lutte aveuglément, un doute horrible se glisse en lui que son jour ne soit passé!

« Et c'est alors l'amertume de rétrograder vers ceux qu'on dominait ; de partager la marque scratch avec d'autres ; d'assister à la naissance d'une étoile nouvelle. Oui, cela est amer ; mais ce n'est pas pourtant payer trop cher l'ivresse de ces journées où il sentait en lui la glorieuse conviction qu'il était le premier.

« La supériorité, on aurait pu la mesurer en mètres ou en pieds! soit! le charme magique résidait dans le mot premier. Etre premier, toujours premier, ne serait-ce que par des cinquièmes de seconde, des pouces! Il était une créature étonnante, un prodige. Quel dommage qu'il soit homme! Le temps fera de lui une médiocrité, un objet de pitié pour les générations qui poussent, si le vieux lion s'entête à rester dans l'arène... Pourquoi nul des maîtres de la pensée moderne ne s'est-il encore avisé d'écrire un livre sur la psychologie du sport... »

L'homme qui lutte, pense-t-il ?

Patience, l'académie des sportsmen date d'hier, et l'on sait que cette assemblée en compte au moins deux ou trois. En attendant le livre, notre auteur, qui n'a que des souvenirs personnels, nous initie aux successifs états d'âme du champion. Je cite encore ce morceau, qui a toute la saveur du document vécu : « C'est une idée fort répandue que l'homme de muscle ne pense pas. Des gens de plume prétendent que le lutteur, le coureur, n'est qu'une brute active au cerveau vide. A les en croire, toute son énergie est dans ses membres et ses poumons. Battre, démolir ou déconfire quelqu'un ou quelque chose, suffirait à la satisfaction de son instinct brutal. Vainqueur, il ne demanderait qu'à rafraîchir ses lèvres altérées dans le sang et la bière...

« Vieux préjugé, qui a fait son temps ! La vérité c'est que l'homme du muscle a ses moments d'intense activité mentale, et qu'à ces moments-là son esprit serait un beau sujet d'étude. Dans le feu de l'action, il se peut qu'il ne pense point ; et il arrive, en effet, qu'il ne soit qu'une épaisse masse de chair sans une idée dans la tête. Mais fréquemment aussi l'athlète est d'une autre sorte. Au moment du décisif effort, son cerveau est en ébullition, et à la seconde critique, des éclairs illuminent son esprit qui s'évade pour ainsi dire du temps; et il savoure pleinement l'ivresse farouche de cette seconde où une intuition l'avertit que la victoire est sienne. Tout autres les sensations anticipées de la « course perdante » (loosing race) ; bien plus complexes, pénibles, tragiques presque. Dans un dédoublement curieux de l'être, les idées s'entre-croisent, s'entre-choquent. La prudence insinue qu'il vaudrait mieux abandonner; un léger battement du cœur, comme une clochette d'alarme, prévient qu'on se surmène. Mais l'honneur ordonne de continuer, une vague esperance leurre... Entre ces deux courants, la volonté hésite; l'homme est comme balancé violemment entre deux vagues qui du noir désespoir le jettent à une hystérique frénésie. De tout cela, la foule hurlante ne lit rien sur le visage. Derrière le masque impassible, en dépit du cœur qui bat et des poumons qui soufflent, un cerveau travaille qui peut être celui d'un philosophe ou d'un fou... Oui, curieuse étude que celle d'un cerveau d'athlète, pleine d'intérêt humain et à qui ne manque pas, non plus, sa poésie... »

Celui qui a tracé ces lignes, a été un de ces héros du ciment dont il parle : R. J. Mecredy, champion irlandais d'Angleterre sur toutes distances aux alentours de 1890, et qui pour se consoler de n'être plus un des rois de la pédale, est devenu un pionnier de l'auto, restant toujours ainsi un des rois de la roue. Il fut parmi les sages relatifs. Peut-être a-t-il couru quelques jours de trop pour sa gloire. Du moins a-t-il su descendre de bonne grâce du piédestal, d'où certains autres — peut-être parce que leur piédestal était plus haut encore, c'est leur excuse — ont attendu que le temps les jette bas. Rappelez-vous le plus grand de ces héros du ciment, Arthur-Augustus Zimmerman, quittant sa retraite glorieuse d'Amérique, pour nous offrir — sottement, sinon gratuitement — le spectacle attristant de sa déchéance et diminuer l'image que nous gardions — et garderons — de lui, malgré lui !

PAUL HAMELLE.

(1) Est-il besoin de faire remarquer que cette liste n'a aucunement la prétention d'être limitative?

LA LUTTE A PARIS

Trois tournois de lutte ont commencé cette semaine, l'un au cirque Métropole, l'autre au Casino de Paris, enfin, les Championnats du monde, aux Folies-Bergère. Nous sommes donc en pleine saison de lutte.

Nous commencerons, la semaine prochaine, une série d'intéressantes études joliment illustrées, dans lesquelles nous ferons connaître principalement à nos lecteurs, les hommes nouveaux que ces épreuves ont attirés à Paris, des quatre coins de l'Europe.

BALLADE DES CYCLES D'ANTAN

Par Hugues DELORME

L'amusant spectacle avant-hier
Place de la Concorde,
Celui-là que, malin et fier,
Un journal nous accorde!...

C'est tout un autre âge évoqué.
Tant pis pour qui le raille!
On serait cru, même, au quai
Dit « Quai de la Ferraille!... »

Crétins fossiles, tristes fous,
Rajustez vos besicles,
Car on fait revivre pour vous
La Légende des Cycles...

— « Mais (dit votre regard subtil
Autant que circulaire)
Que diable mon père allait-il
Faire en cette *valère*?... »

Certe, il fallait des amis chauds
Et ne craignant point le scandale,
Pour encourager ce Michaux,
Humble inventeur de la pédale!...

Le vieux vélocipède en bois
Vient de cet homme téméraire.
Mettant les passants aux abois,
Comme il dut, tout d'abord, déplaire!...

Le tricycle Valère (1895).

N'importe! puisque ce jour-là
La bicyclette prit naissance...
Et par elle se révéla
Plus d'un constructeur qu'on encense!...

Avant qu'elle soit inscrite aux
Livres de la science humaine,
Combien vîmes-nous de *cryptos*
Et de *tandems*?... Vingt par semaine!...

Le Crypto (1892).

Le bicycle Michaux (1867).

Honneur à ces bons citoyens
Tout remplis de philosophie!...
La fin justifiant les doyens!
Notre époque les justifie...

Qu'ils avaient de charmes, d'appas,
Leurs rétrospectifs véhicules!...
Le rêveur ne les trouve pas
Le moins du monde ridicules...

Hier faisant prévoir Demain,
(Grâce au Progrès qui nous excite)
Après l'instrument de Domain,
Combien d'autres il faut qu'on cite :

C'est le haut bicycle, effrayant
Pour l'esthétique et pour l'hygiène,
De claudicante allure, ayant
L'arrière-train bas d'une hyène ;

Le monocycle de Tellier,
Et, de Grassot, la sextuplette...
Mais il serait fol à lier,
Celui-là qui voudrait complète

La liste des cycles d'antan!...
Quelle tâche, par la Madone!...
Et bien que ce sport soit tentant,
La raison veut qu'on l'abandonne...

Contentons-nous à deux genoux
D'admirer cet ouvrage...
O Sport ancestral, laisse-nous
Contempler ton virage!...

Hugues Delorme.

La bicyclette Meyer (1868).

NOTES DES ÉDITEURS

L'idée de publier en hors texte des reconstitutions de grands événements sportifs passés a séduit bon nombre de nos lecteurs, notamment MM. J. Lasserre, pharmacien de 1re classe à Montreuil-Bellay, et M. Elie Froment, de Vergèze. Nous allons donc inaugurer prochainement cette série, mais d'ici-là, nos amis voudront bien nous indiquer les sujets qu'il leur serait agréable de trouver dans la *Vie au Grand Air*. M. Elie Froment nous a du reste donné d'autres idées, dont nous ferons certainement notre profit. Merci.

Gros succès pour notre premier concours d'hiver : Nous allons continuer avec de nouveaux concours du même genre qui amusent tout le monde, car ils sont basés sur les connaissances sportives de nos lecteurs.

Nous rappelons à ceux de nos lecteurs qui font de la photographie que nous les engageons à nous porter le *dimanche soir*, dès six heures, les clichés intéressants pris par eux dans la journée, nous paierons ceux que nous jugerons dignes d'être insérés.

Notre agent général pour la publicité automobile se tient à la disposition des futurs exposants du Salon de l'Automobile pour leur montrer la maquette du superbe numéro que nous préparons en ce moment.

Pierre LAFITTE et Cie.

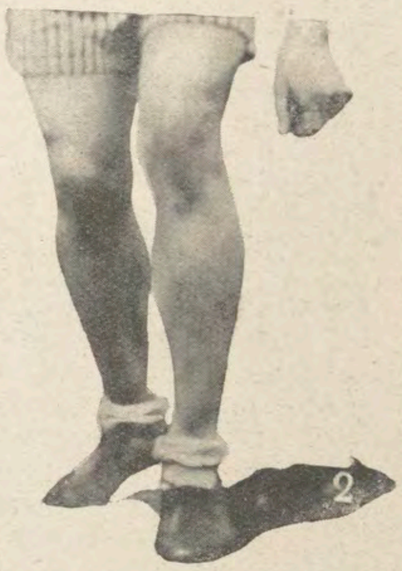
Petit courrier

Antonio Castanet. — Vous avez dû vous apercevoir déjà que nous avons tenu compte de votre aimable lettre.

Bernard Sal..., Bordeaux. — Merci pour félicitations sur notre dernier numéro. Elles nous encouragent à faire mieux encore.

CONCOURS N° 2

A QUI LES JAMBES ?



Voici quelques jambes de coureurs à pied très connus.

Nous vous demandons de nous dire à qui elles appartiennent, et pour faciliter vos recherches nous avons mis dans le point d'interrogation les têtes des athlètes qui ont perdu leurs jambes.

Veuillez nous dire quels sont ces coureurs et à quelles lettres correspondent les numéros.

Les solutions seront reçues jusqu'au 15 novembre et les résultats publiés dans le numéro du 1er décembre.

Les prix suivants seront attribués à ce concours :

1er prix : Une bourse mailles fines en argent contrôlé contenant vingt francs en espèces.

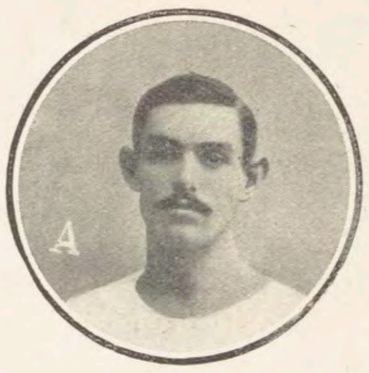
2e prix : Un abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air*.

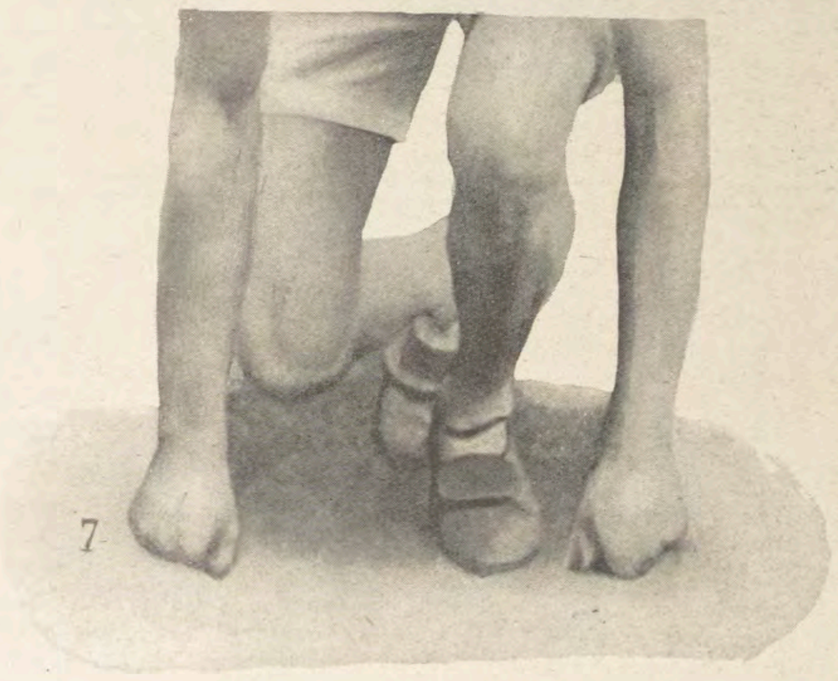
3e prix : Un portecrayon en argent contrôlé.

Les réponses, placées sous une enveloppe spéciale sur laquelle devra être collé le bon que l'on trouvera à la page II de la couverture, devront être adressées à :

Monsieur le Directeur
des Concours des Publications
Pierre Lafitte & Cie,
9, avenue de l'Opéra, Paris.

Nous rappelons à nos lecteurs que nous recevons les solutions du concours N° 1, *Une Catastrophe*, jusqu'au 1er novembre.

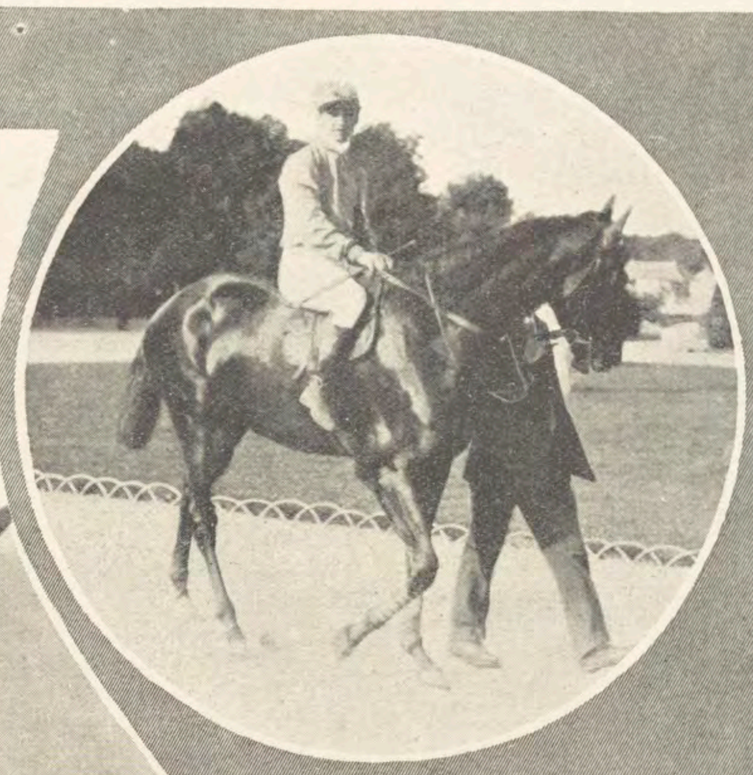




Il s'agit de dire à quelles têtes appartiennent ces jambes et comment se nomment ces coureurs.

LE PRIX GLADIATEUR à Chantilly 21 Octobre

Palafox,
par Entrechat et Padmana, à M. Hennessy (Bellhouse), n'a pu tenir la distance.



Kazbek.
par Perth et Kara Belnaïa, à M. Caillault, monté par J. Reiff, arrivé second.

Clyde,
par Childwick et Common Dance, à M. Veil Picard, montée par Cormack, a triomphé.

Marsan.

Marsan, par Elf et l'Orangerie, à M. Schenkel, monté par G. Stern, était grand favori dans le Prix Gladiateur, ses courses précédentes le mettant au premier rang des stayers. Les espoirs de ses partisans ont été déçus, car il termina cinquième. La piste de Chantilly ne lui a jamais bien convenu.

Le Prix Gladiateur (30.000 francs, objet d'art de 10.000 francs, 6.200 mètres), avait dû être remis au 21 octobre, à Chantilly, à la suite des incidents du 14 à Longchamp. Il a été remporté par Clyde qui, après s'être laissé emmener pendant la plus grande partie du parcours, a pris délibérément la tête quand elle voulait, pour gagner de cinq longueurs. Derrière elle se classaient Kazbek et Cousine Bette.

BLOC-NOTES

La Vie au Grand Air

AUTOMOBILE

PASSIONNÉ de l'automobile, le Kronprinz a une 70 HP au volant de laquelle nous le représentons.

TROP DE VOITURES

POUR peu que cela continue, il va devenir tout à fait impossible de circuler en automobile aux environs de Paris. Il y a trop de voitures, ou il n'y a pas assez de routes. Or, comme il faut admettre que les routes ont plutôt été faites pour ceux qui y circulent que les voitures pour les routes, il faut en conclure qu'il faut plutôt chercher à améliorer ces dernières qu'à diminuer le nombre des autres.

Les routes qui donnent accès hors de Paris ont deux principaux défauts : elles ne sont pas assez larges, elles ne sont pas assez nombreuses. Le remède serait difficile à trouver, si ces défauts étaient absolument exacts. Ils ne le sont qu'à demi. La vérité c'est que les routes sont innombrables et suffisantes pour une circulation plus intense encore que celle que nous voyons actuellement, mais trop peu peuvent être utilisés et c'est précisément les plus larges qui sont les plus inutilisables.

Est-il normal que pour un bon tiers des directions, il faille absolument passer par Versailles et pour aller à Versailles, prendre obligatoirement la route de Ville d'Avray? Je suis sûr que par un beau dimanche d'automne, comme celui que nous avons eu il y a huit jours, il passe plus de deux mille automobiles sur cette route, sans compter les motos, les tri-cars les cyclistes innombrables et les quelques voitures à chevaux dont il reste encore de rares exemplaires dans les écuries de la ville du grand roi. Et c'est, sur ces 17 kilomètres, une lutte continuelle pour la place, encore que de nombreuses saignées pratiquées en travers de la route par des indigènes ingénieux forcent les plus aventureux a réduire leur vitesse sous peine de briser leurs essieux. Pendant ce temps, il y a une route plus directe, plus large, très pittoresque, par Sèvres a Chaville, que d'odieux pavés rendent impraticable. Pendant ce temps aussi la route d'Orléans, la route de Chartres, sont désertes parce que leurs 30 mètres de large sont aussi déshonorés par d'affreux pavés. Le pavé n'est pas pour effrayer les chauffeurs, mais à condition qu'il soit bon. Les propriétaires d'automobiles apportent une contribution assez large dans le budget d'Etat, pour qu'on tienne un peu compte de leurs désirs et de leurs besoins.

F.-A. WHEEL.

LA revanche du cheval. Cette automobile (!) prouve que 12 HP seulement font plus qu'un seul cheval.

CYCLISME

CHAMPION du Jura et de l'Est en 1905, Jacquenod est un des meilleurs cyclistes de province. 19 ans seulement.

LES PRÉTENTIONS DES STAYERS ALLEMANDS

NOUS n'avons vu, cette saison, sur les pistes parisiennes, ni Robl, ni Dickentmann, et quelques spectateurs s'en sont sinon plaints, du moins étonnés. Une seule raison a motivé cette absence : les directeurs de nos vélodromes n'ont pu se soumettre aux prétentions exagérées de ces coureurs. Robl demandait 10.000 francs pour deux courses, Dickentmann 7.500 francs. Une paille!

Inutile de dire que les directeurs des vélodromes parisiens, qui ne passent pas pour attacher leurs chiens avec des saucisses de Francfort ont trouvé ces prétentions exagérées.

Evidemment, les stayers courent de grands risques. Ils ne sont jamais sûrs avant de se mettre en piste, de sortir indemnes de la rencontre. Mais alors, le couvreur qui évolue sur les toits, à 20 mètres du sol, devrait, s'il suivait l'exemple de Robl, se faire payer 5.000 francs l'heure, 83 francs la minute et 13 fr. 85 la seconde Il est vrai qu'il ne trouverait peut-être pas beaucoup de clients!

Robl et Dickentmann, eux, signent sans cesse des engagements avec les pistes d'outre-Rhin. Et les directeurs de là-bas se soumettent à leurs conditions ridicules. Il est vrai qu'en Allemagne, le public est friand de ces sortes d'exhibitions et que, malgré les charges terribles qu'ils ont à supporter, les impresarii encaissent de beaux bénéfices. Regardez Contenet, regardez Darragon, regardez Guignard; ils touchent de splendides cachets chez nos voisins et y opèrent des campagnes fructueuses.

Et pourtant, ne semble-t il pas exagéré que les stayers soient aussi grassement payés? Leur effort sportif n'est pourtant pas comparable à celui des sprinters. Quelle finesse y a-t-il à développer dans ces sortes d'épreuves? Aucune. Il suffit d'avoir un bon entraîneur. Toute l'initiative provient du pacemaker. Pourquoi le public assiste-t-il en foule à ces courses? Est-ce pour éprouver une émotion sportive quelconque? Soyez sans inquiétude à ce sujet. C'est uniquement pour ressentir un frisson d'épouvante, pour être là s'il y a un accident et en contempler la ou les victimes. Cette constatation est peut-être triste à faire, mais elle n'en est pas moins vraie!

JACQUES MORTANE.

LE Challenge inter-magasins sur route a été gagné par l'équipe des magasins du Printemps, précédant celle du Louvre.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 14 au 19 octobre.

AUTOMOBILES

Dimanche 14 octobre.

Maisons-Laffitte. — *Courses de canots automobiles*. — Racers (100 kilom.) : 1. Hydroplane, au comte de Lambert (2 h. 24 m. 56 s); 2. Seasick (2 h. 56. 16 s.).

Cruisers règlementaires (25 kilomètres) : 1. Nautilus Mutel (53 m. 12 s. 2/5), 2. Mendelssohn (1 h. 8 m.).

Coupe de Maisons-Laffitte (50 kilom.) : 1. Nautilus Mutel (1 h. 56 m. 24 s., record).

2e série (25 kilom) : 1. Nautilus B. V. Jacqueline (52 m. 36 s. 3/5).

4e série (50 kilom.) : 1 La Lorraine II (1 h. 25 m. 51 s.).

Cruisers extraréglementaires (25 kilom.). — *1re série* : 1. Motogodille I (2 h. 2 m. 38 s.), 2. Alcyon, 3. Vagabond.

2e série : 1. Etoile I (1 h. 38 m. 45 s.), 2. Chemineau, 3. La Garonne.

3e série : 1. Always Ready (1 h. 13 m. 55 s), 2. Saphir.

4e série : 1. Nochette (1 h. 43 m. 34 s. 2/5).

CYCLISME

Dimanche 14 octobre.

Buffalo (réunion de clôture). — *Le Grand Prix de Neuilly*. — 1re demi-finale : 1. Poulain, 2. Otto Meyer, 3. Deschamps. — 2e demi-finale : 1. Ellegaard, 2. Rutt, 3. Broka. — 3e demi-finale : 1. Mayer, 2. Verri, 3. Friol (Mayer déclassé, Verri devient premier). — Finale : 1. Ellegaard, 2. Poulain, 3. Verri.

Grand Prix de Neuilly (amateurs). — 1. Devoissoux, 2. Demangel, 3. Eischen.

Handicap: — Finale : Hourlier (20), 2. Broka (20), 3. Rutt (10), 4. Ellegaard (0), 5. Jaeck (55), 6. Goven (40), 7. Heller (20).

Tandems : 1. Seigneur-Deschamps, 2. Ellegaard-Otto-Meyer, 3. Poulain-Friol.

Challenge de la « Vie au Grand Air » : 1. Société Athlétique de Montrouge, 2. Vélo-Club de Levallois.

Demi-fond (15 kilom. derrière motos) : 1. Rugère (13 m. 38 s. 3/5), 2. Simar (à 2 tours 1/2), 3. Germain (à 5 tours).

ATHLÉTISME

Dimanche 14 octobre.

Croix-Cattelan. — *200 mètres haies* : 1. Choisel (28 s.), 2. Rod, 3. Ragueneau, 4. de Ro.

Prix Laurent (handicap de 150 m.) : 1. Carloni (6) en 17 s., 2. Bagnolet (7), 3. Philippe (9 m. 50).

Challenge Gresser (5.000 m.) : 1. Ragueneau (17 m. 32 s. 3/5), 2. Rax, 3. Renard.

Handicap de 800 mètres : 1. Pouillot (scratch) en 2 m. 41 s. 4/5, 2. Giraud (60), 3. Drouilly (32).

HIPPISME

Dimanche 14 octobre.

Longchamp. — *Handicap libre* (3.000 m.) : 1. Monsieur Périchon, à M. Champion (Bellhouse), 2. Mademoiselle Marguerite, 3. Bethsaïda. (10 partants.)

L'émeute empêche de courir le Prix Gladiateur et les Prix d'Automne.

Lundi 15 octobre.

Saint-Cloud. — *Prix de l'Elevage* (trot monté, 4.000 m.) : 1. Dirca, au Haras de la Cuvinière (James), 2. Devise, 3. Divette. (9 partants.)

Prix du Ministère de l'Agriculture (trot monté, 4.000 m.) : 1. Dagobert, à M. Le Bourg, 2. Diogène, 3. Duc. (14 partants.)

Mercredi 17 octobre.

Le Tremblay. — *Prix de la Nouvelle-Espérance* (2.500 m.) : 1. Niche, à M. Vagliano (Bartholomew), 2. Syriaque, 3. Phrynée. (5 partants.)

UN LIVRE UTILE LA MAGNETO

L'APPAREIL d'allumage appelé magnéto se répand de plus en plus dans la construction automobile, mais il n'en est peut-être pas un autre qui soit encore aussi incompris d'un bon nombre de chauffeurs. Ces derniers sauront gré à notre confrère L.-B. Fanor, un familier de l'électricité, d'en expliquer clairement le fonctionnement et de donner aux chauffeurs le moyen de se servir pratiquement d'une magnéto d'un système quelconque. Etant donné l'avenir qui est réservé à la magnéto, cette intruction vient à son heure et restera l'un des meilleurs ouvrages écrits sur ce sujet. En vente à la librairie Desforges, 29, quai des Grand-Augustins. Prix : 2 francs; 2 fr. 25 franco.

ATHLÉTISME

ELIAS Reguera, âgé de 12 ans, champion de natation de la République Argentine. Sur toutes les distances il excelle.

POUR AMÉLIORER LA RACE

L'ESSORT des athletes est enviable : leurs exercices leur attirent une grande gloire. Les quotidiens créés pour célébrer leur renommée leur décernent les éloges auxquels ils ont droit, et même ceux auxquels ils n'ont aucun droit. Leurs moindres gestes sont reconnus « merveilleux, étourdissants, invraisemblables », pour le moins. Ainsi, les athlètes contemporains se préparent à laisser, dans la mémoire de la postérité, le souvenir d'une race étrangement belle, forte et vaillante, dont les photographies de la *Vie au Grand Air* peuvent vous donner une idée et dont les générations futures déploreront toujours d'avoir perdu la formule.

On se demande pourquoi, dans cette glorification éperdue de nos athlètes, on ne songe point, à l'occasion de leurs victoires, à rappeler leur généalogie, comme on le fait pour leurs collègues du turf. Les gagnants des courses de chevaux sont honorés, en chaque circonstance notable de leur vie, d'une évocation précise de leurs ancêtres. Et cette coutume révèle toute la splendeur de cette aristocratie du muscle, se perpétuant à travers les âges en des descendants sans reproche.

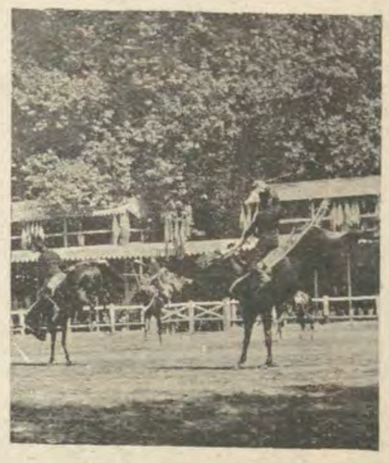
C'est ainsi que les Grecs agissaient pour les héros de leurs concours athlétiques. Ils vantaient la famille du vainqueur, couronné de laurier, en chantant ses exploits. Car les prouesses des athlètes étaient alors célébrées en vers; or, si un souffle épique anime encore nos comptes-rendus, ils ne sont plus écrits en langage des dieux. C'est ainsi que Pindare, exaltant les vertus de Diagoras de Rhodes, vainqueur au pugilat dans la 79e Olympiade, n'oubliait pas de le dire fils de Démagète. Et par un juste retour, la gloire d'un membre de la famille rejaillissait sur tous les autres.

Nous avons conservé pour les chevaux cette touchante et utile tradition. C'est que l'amélioration de la race chevaline nous intéresse beaucoup plus qu'une amélioration semblable de la race humaine. La constatation d'un record suffit à notre bonheur. Et il est logique que la descendance des athlètes à deux pieds ne soit pour nous l'objet d'aucune étude, puisque nous n'y attachons aucun prix.

FERNAND BIDAULT.

102 concurrents dans le Championnat des Corporations. Distance : 9 kilom. 400. Vainqueur : Delair, en 32 m. 12 s. A gauche : Delair.

HIPPISME



COMME aéronaute, Franck Lahm n'a plus rien à apprendre; comme cavalier, il est à bonne école chez les Saumuriens.

VIEILLE HISTOIRE D'ACTUALITÉ

LES événements de Longchamp ont déjà fait couler beaucoup d'encre : rares sont ceux qui trouvent correcte et noble l'attitude du starter et de son aide; mais, tandis que les uns approuvent sans réserve la conduite des commissaires, d'autres, au contraire, leur adressent de très acerbes critiques.

La suppression des réunions de Longchamp et leur remplacement par le meeting moins populaire de Chantilly a empêché ces critiques de prendre une forme plus violente.

Disons-le hautement : nous trouvons que messieurs les commissaires ont accompli avec grandeur d'âme tout leur devoir. En l'état actuel, ils ne pouvaient agir autrement qu'ils ne l'ont fait. Du reste, à ce propos, rappelons une vieille anecdote pleine d'enseignements.

Dans une petite ville de province, la municipalité, en veine d'améliorations, avait fait disposer dans le jardin public un magnifique banc peint de neuf. Passant par là le colonel du régiment, pour avoir voulu inaugurer cette nouvelle commodité, se releva avec sa culotte rouge striée de nombreuses raies vertes. A la suite de cette mésaventure il fit placer un factionnaire en face du fameux banc afin d'empêcher le retour de semblable incident Et, au bout de nombreuses années, en parcourant la verte allée de ce square paisible, les passants prévenus aimaient à se gausser de l'immuable planton dont l'appareil guerrier s'étalait devant un vestige de banc délabré et pourri par les intempéries. Eh bien, ils avaient tort : la consigne est la consigne.

De même messieurs les commissaires, dont l'appareil guerrier consiste en un arsenal de refus de licences ou de mises à pied, continuent à monter la garde devant ce vieux banc qu'est le Code des courses.

Il y a cependant lieu, dans ce parallèle, de tenir compte d'une légère différence : c'est que plus le banc a vieilli, moins il est resté propre à l'usage pour lequel il avait été fait; tandis que, pour ce qui est du Code des courses, plus il a vieilli, plus il s'est montré digne de l'usage pour lequel le banc avait été fait.

FRANC PICARD.

A Madagascar, les jockeys, tous indigènes, montent avec maestria. Signe particulier : les départs sont très bien donnés.

Le Code des Courses et le Starter

Par Maurice ROMANET

Les incidents de Longchamp ont prouvé que les pouvoirs du starter étaient trop étendus ✍ Il ne doit pas être juge souverain de la validité du départ ✍ Notre collaborateur étudie la question et discute les mesures à prendre pour que les intérêts du public ne soient point lésés ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Aux termes du paragraphe 5 de l'article 75, les commissaires des courses reçoivent toutes les réclamations auxquelles les épreuves peuvent donner lieu et décident de toutes celles dont le jugement leur est dévolu, sans appel, par le Code des courses, mais « ils ne doivent en aucun cas se préoccuper, ni tenir compte des conséquences qui peuvent résulter de leurs décisions au point de vue des paris ». D'un autre côté, aux termes du paragraphe 3 de l'article 41, « la personne chargée de faire partir les chevaux est juge souverain de la validité du départ ».

Il résulte de ces diverses prescriptions que le 14 octobre, dès l'instant que le starter déclarait bon le départ, tristement célèbre désormais, du Handicap Libre, il n'était pas au pouvoir des commissaires d'annuler la course : ils étaient dans l'obligation indéniable de main tenir le résultat, « sans se préoccuper ni tenir compte des conséquences au point de vue des paris » : *dura lex, sed lex.*

Les commissaires sont donc irréprochables et la foule exaspérée n'aurait pas dû prendre leur énergie pour de l'entêtement, leur sentiment du devoir pour du dédain. Et cependant, n'avaient-ils pas raison ceux qui protestaient contre un incident qui avait mis hors de combat la moitié des concurrents? le plus élémentaire bon sens oblige à répondre par la plus nette affirmative.

Qui donc avait tort en la circonstance? Le code des courses, qui ne paraît pas avoir suivi d'assez près l'évolution du sport hippique.

L'abondance des mauvais départs. Les commissaires et, au-dessus d'eux, les membres du Comité, puisqu'ils *gouvernent*, auraient peut-être pu *prévoir*, semble-t-il, que les règles actuellement en vigueur étaient insuffisantes à sauvegarder, dans la plus large mesure possible, tous les intérêts également respectables qui se trouvent aujourd'hui en présence sur les hippodromes.

Quelques jours avant que se produisît le déplorable scandale de Longchamp, nous avions proposé à la *Vie au Grand Air* un article sur l'absolutisme exagéré des pouvoirs conférés au starter et sur les moyens qu'il semblait convenir de prendre pour remédier d'urgence à la périodicité vraiment trop régulière des départs défectueux. Nous ne pensions pas que les événements viendraient si vite et surtout si violemment mettre notre projet au premier plan de l'actualité.

Le juge au départ a seul qualité pour déclarer si un cheval a été ou non sous ses ordres, autrement dit, pour décider si, quoi qu'il arrive, les enjeux engagés sur ce cheval doivent être remboursés ou répartis, et si son propriétaire doit la mise entière. Il prononce en outre souverainement la validité du départ et peut demander la sanction d'une amende ou d'une mise à pied temporaire à l'égard de tous jockeys.

Il reste bien entendu qu'en aucun cas sa responsabilité personnelle n'est mise en jeu : il est infaillible. Pascal a écrit : « La justice sans la force est impuissante, la force sans la justice est tyrannique : il faut donc mettre ensemble la justice et la force et, pour cela, faire que ce qui est juste soit fort, et que ce qui est fort soit juste ». Armé comme il l'est, le starter est toujours fort; malheureusement il n'est pas toujours juste. Comme tout être humain, il est sujet à erreurs : ne pourrait-on rechercher et trouver un moyen de ne pas rendre irréparables ces erreurs qui, à des titres différents, peuvent porter de si graves préjudices aux propriétaires, aux entraîneurs aux jockeys et au public?

Hurst, le roi des starters.

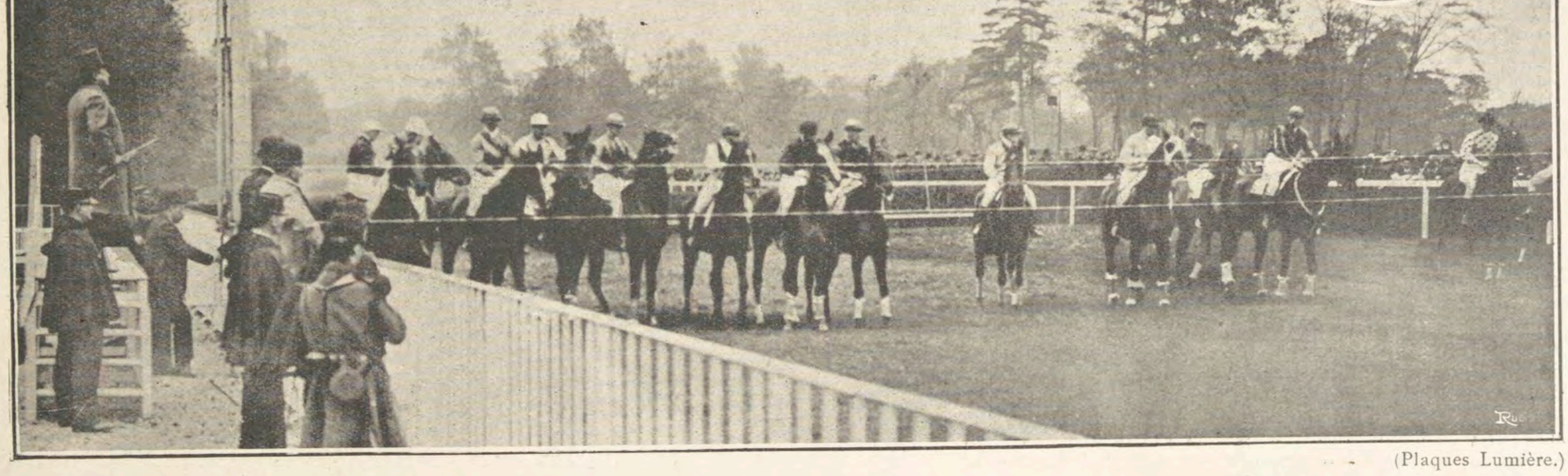
Avec M. Hurst, les mauvais départs ne sont jamais à craindre. Il les donne avec un tact et une science que ses collègues peuvent lui envier.

Le comte de Chazelles.

Le comte de Chazelles est un starter qui n'a pas de chance et qui n'a pas brillé, au Tremblay, notamment.

L'aide-starter.

C'est à l'aide-starter que Bishop aurait dû faire le signe du faux départ à Longchamp, le 14 octobre.



(Plaques Lumière.)

Un bon départ.

Ce départ, donné bien entendu par M. Hurst, est certainement un modèle du genre. Il a été pris à Saint-Ouen, le 16 octobre, et a provoqué l'admiration de tous les spectateurs, qui ont fait une ovation à l'habile starter.

Au contraire, les honorables membres du Comité ont cru dernièrement devoir renforcer encore l'absolutisme des pouvoirs du juge au départ en l'autorisant « soit à faire partir de pied ferme, derrière les autres chevaux, soit même à laisser au poteau le cheval difficile ou mal dressé qui retarderait le départ ». Le starter a donc le droit absolu d'annihiler la chance de tel concurrent en le plaçant loin en arrière des rubans, ou en donnant le signal du départ, alors que tel cheval est complètement retourné. Que deviennent, au regard de ces prescriptions vraiment léonines, on en conviendra, les intérêts du propriétaire qui reste redevable du montant intégral de l'engagement, du prix du déplacement, du salaire du jockey, des divers frais exposés ? les intérêts de l'entraîneur qui a consacré sa science à la préparation de l'animal en vue de l'épreuve à courir? ceux des joueurs qui ont risqué leur enjeu? ceux des spectateurs, enfin qui, dans un esprit exclusivement sportif, ont acquitté l'entrée exigée aux enceintes de l'hippodrome?

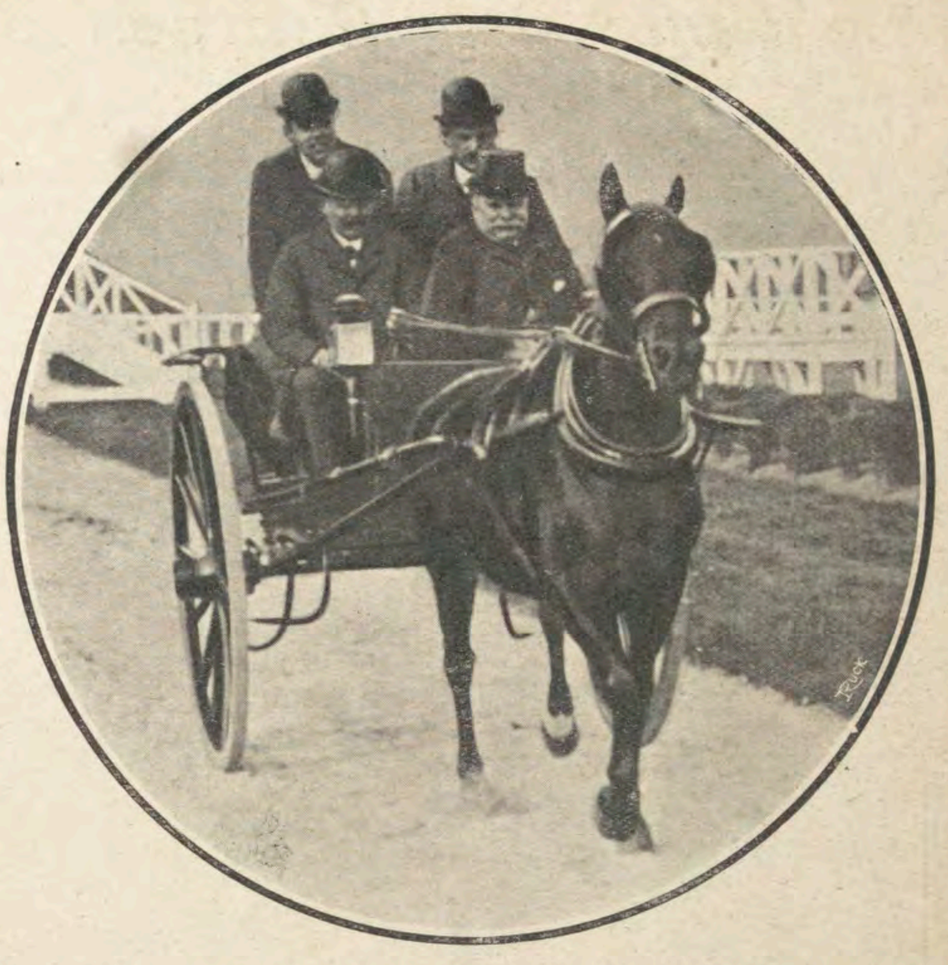
Il semble qu'un point doive être acquis avant tout autre, c'est que le starter soit contraint à faire partir régulièrement tous les chevaux qui se rangent sous ses ordres. A cet égard, il paraît même nécessaire que sa responsabilité soit mise en jeu et qu'un article de droit positif remplace la triste loi de Lynch que le public est toujours trop tenté d'appliquer, en l'absence d'un texte précis. Depuis quelque temps les faux départs étaient l'exception, mais, en revanche, les mauvais départs devenaient la règle. Les faux départs témoignent d'un scrupule louable du starter dans l'accomplissement intègre de ses délicates fonctions; les départs défectueux révèlent un état d'esprit tout différent qu'on ne serait pas éloigné d'attribuer à une notion excessive de ses pouvoirs illimités au détriment du sentiment de son devoir strict. — Et pourtant, aucune sanction d'aucune sorte ne lui est applicable.

Il ne semble pas qu'un tel état de choses soit équitable et s'inspire du célèbre adage de droit romain, *suum cuique*.

Il n'est pas de lois parfaites, et partant immuables, en dehors du droit naturel. La meilleure législation, sous réserve des améliorations que pourra comporter l'avenir, est celle qui assure, dans le présent, la plus complète sauvegarde à tous les intérêts qu'elle a pour mission de concilier. La meilleure réglementation est celle qui sait prévoir toutes les responsabilités, déterminer les sanctions, multiplier les garanties, échelonner et diversifier les contrôles.

A ces points de vue, le Code des courses paraît devoir être revu.

Nous examinerons dans un prochain article les diverses solutions qui peuvent être envisagées et les remaniements qui semblent s'imposer pour donner satisfaction, en toutes circonstances, aux intérêts des éleveurs, des propriétaires et du public, dont la sauvegarde détermine, pour une si large part, la prospérité des institutions de bienfaisance. Il n'est pas inutile de noter, en terminant, que tous ces intérêts se trouvent plus ou moins lésés, par suite des incidents de Longchamp : la Société d'encouragement a cru devoir diminuer en effet les allocations des épreuves qu'elle se voit dans la nécessité de faire disputer à Chantilly : le budget afférent aux cinq dernières réunions de Paris s'élevait à



Les starters se rendant au départ.

A côté du cocher, le starter Figès, et derrière, à gauche, M. Bishop. Ils se font conduire au départ. M. de Chazelles préfère s'y rendre à cheval.

273.000 fr.; le budget affecté aux trois réunions de Chantilly accru du montant des prix versés aux gagnants des trois premières courses du 14 octobre atteint le chiffre de 167.000 fr., soit une différence en moins de 106.000 fr. au détriment des propriétaires et des éleveurs.

MAURICE ROMANET.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Nous avons expliqué, dans notre dernière causerie, que les entreprises de tramways sont parmi les plus sûres et les plus productives, et que les capitaux placés dans ces entreprises ont profité de plus-values très considérables. Ces résultats sont attestés par la situation florissante des Sociétés dites trusts de tramways; qu'elles soient françaises, allemandes, belges ou suisses, leurs actions ont atteint des cours magnifiques et leurs obligations sont capitalisées entre 3 1/2 et 4 0/0.

C'est aux obligations d'une de ces Sociétés que nous avons songé pour répondre aux demandes des abonnés de la *Vie au Grand Air* qui préfèrent, même au prix d'un sacrifice sur le revenu, placer leurs capitaux à portée d'un contrôle facile et continuel.

La Société dont nous parlons est l'Union des tramways, dont la fondation remonte à 1895. Jusqu'il y a trois ans, cette affaire était entre les mains de la Société Helios de Cologne, qui fut, à l'Exposition de 1900, la rivale heureuse des plus grandes Sociétés d'électricité allemandes. Helios dut liquider à la suite de la crise qui sévit après l'Exposition sur les industries électriques allemandes et ne put tirer aucun parti de l'Union des tramways dont elle avait souscrit les actions jusqu'à concurrence de 5 millions sans pouvoir les libérer. Cette part du capital fut rachetée par le groupe qui se trouve actuellement à la tête de l'Union des tramways et qui a reconstitué l'affaire dans les meilleures conditions.

Toutes les participations douteuses ont été amorties; le capital social a été réduit de façon à faire disparaître toutes les pertes, et l'exploitation a été si sagement conduite que les actions ont pu toucher un dividende de 4 francs en 1904 et 5 francs en 1905. Non seulement l'affaire joint les deux bouts, mais elle est en bénéfice. C'est, comme nous l'avons expliqué, la condition certaine pour un développement parallèle à la prospérité des districts traversés. Or, ces districts, situés dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais, sont les plus populeux et les plus riches de France en industries et en commerce. En conséquence, la progression des bénéfices de l'Union des tramways ne peut pas faire de doute. Il est facile, d'ailleurs, de s'en rendre compte par les détails suivants.

La première opération de l'Union des tramways dans nos départements du Nord a été le tramway électrique Lille-Roubaix-Tourcoing, qui sera probablement le plus prospère tramway de France quand son point de départ à Lille sera la place du Théâtre au lieu d'être à la périphérie de la ville. Cette amélioration va être accomplie par le percement d'une artère nouvelle.

L'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing, outre la ligne principale en forme d'Y qui aboutit aux trois villes, a la concession de lignes vicinales formant un grand cercle intérieur entre ces trois centres populeux; le tout forme un ensemble de près de 61 kilomètres. Ce premier réseau n'est que le début de l'entreprise. Un second réseau de 300 kilomètres, dont 241 dans le département du Nord et 59 dans le Pas-de-Calais, dit réseau interdépartemental, est déjà assuré à l'Union des tramways par un traité avec le concessionnaire. Un rapport au Conseil Général conclut à la déclaration d'utilité publique.

La construction du réseau tout entier se fera par fractions successives et les concessionnaires ne seront obligés de construire la seconde partie des lignes qu'après que la première partie aura donné des recettes kilométriques suffisantes pour rémunérer amplement tout le capital investi. Cette clause prudente est bien faite pour donner toute sécurité aux capitalistes.

La force électrique nécessaire à l'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing sera fournie par une vaste usine que l'on construit au point de jonction des trois branches de l'Y, à Wasquehal. Cette construction est faite par la Société belge le Central Electrique Nord, au capital de 5 millions, qui est une Société auxiliaire de l'Union des tramways. L'usine fournira de l'énergie électrique aux nombreuses industries de la région et réalisera certainement d'importants bénéfices.

Nous examinerons la semaine prochaine les autres entreprises de l'Union des tramways.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

PETITE CORRESPONDANCE

J. de C., à Ajaccio. — *Du moment où, en achetant une valeur, vous cherchez à obtenir un écart de hausse pour la revendre, la question du dividende passe en second plan. Elle a cependant son importance car il est plus prudent d'opérer sur des titres bien classés que sur des valeurs nouvelles. Toutes les indications que nous vous avons données portent sur des titres anciens, cotés et qui rapportent. Il est très probable que les actions privilégiées 6 0/0 Est de Lyon recevront dès l'année prochaine un premier versement supplémentaire sur les 181 fr. 50 d'intérêts arriérés dus.*

L. V. X., Menton. — *L'exercice en cours de la Banque Centrale de Berne a déjà produit des bénéfices suffisants pour pouvoir distribuer 15 francs aux parts de fondateur. L'émission qu'elle vient de faire des titres du Trust des Valeurs Industrielles a complètement réussi ; les 3 millions qu'elle offrait au public ayant été couverts plus de 3 fois. Pour donner satisfaction aux souscripteurs qui ne veulent pas être réduits, le capital du Trust va être considérablement augmenté. Vous pouvez souscrire, l'affaire nous paraît des plus sérieuses.*

Phosphates 222. — *La hausse des Gafsa est allée trop vite, la baisse est due aux réalisations de bénéfices auxquelles on devait s'attendre. Nous croyons que vous devez réaliser, puis attendre. D'ailleurs le titre est toujours bon et la hausse pourra continuer, quand les cours se seront consolidés ; mais il nous paraît difficile que le prochain dividende puisse justifier les cours.*

S. M., Meursault. — *Nous croyons au grand avenir des Charbonnages du Tonkin. Placez sur cette valeur les fonds que produit la vente de vos Charbonnages de Belgique.*

R. de V., Leman. — *Nous vous adressons notes sur Puebla. Les actions Mexican Electric sont bonnes à mettre en portefeuille. Vendez Numéros 2, 3 et 5. Répondons par lettre sur Lœtschberg.*

G. M. T., Passy ; Robert 999 ; Y. C., Avenue Grande-Armée : J. B. C. — *Rien n'est sorti ;* L. D. D. *Envoyez-nous le dossier sous pli recommandé.*

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. — H.-L. MOTTEL

Le Gérant : L. TARRIGE